

711.74  
war  
h es

**HUBUNGAN FUNGSI ELEMEN PENGHUBUNG  
ANTAR JALUR PEDESTRIAN  
DENGAN TUNTUTAN ATRIBUT PERSEPSI PEJALAN KAKI  
PADA SETING RUANG PUBLIK DI JATINGALEH SEMARANG**



**Tesis  
untuk memenuhi sebagian persyaratan  
mencapai derajat Sarjana S-2**

**Magister Teknik Arsitektur**

**Disusun oleh :  
GATOET WARDIANTO  
NIM : L4B 002088**

**PROGRAM PASCA SARJANA  
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
Juni  
2004**

## LEMBAR PENGESAHAN

### HUBUNGAN FUNGSI ELEMEN PENGHUBUNG ANTAR JALUR PEDESTRIAN DENGAN TUNTUTAN ATRIBUT PERSEPSI PEJALAN KAKI PADA SETING RUANG PUBLIK DI JATINGALEH SEMARANG

Disusun oleh :  
**Gatoet Wardianto**  
**L4B 002088**

Tesis ini telah dipersembahkan didepan Dosen Penguji  
Pada tanggal 12 Juni 2004  
Dan dinyatakan telah diterima  
sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar  
Magister Teknik Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

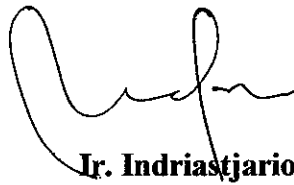
Menyetujui,

Pembimbing Utama



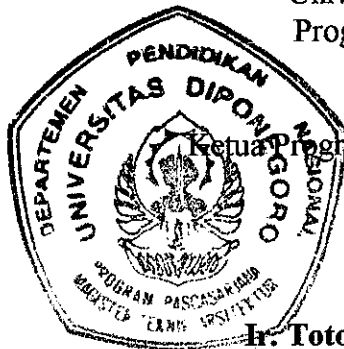
**Ir. Djoko Indrosaptono, MT**

Pembimbing Pendamping

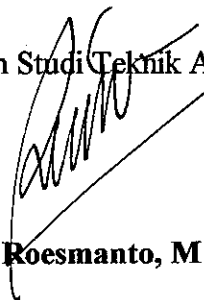


**Ir. Indriastjario, M Eng**

Semarang 12 Juni 2004  
Universitas Diponegoro  
Program Pasca Sarjana



Ketua Program Studi Teknik Arsitektur



**Ir. Totok Roesmanto, M Eng**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Pengasih, yang telah memberikan kemurahanNya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penyusunan Tesis dengan judul *Hubungan Fungsi Elemen Penghubung Antar Jalur Pedestrian Dengan Tuntutan Atribut Persepsi Pejalan Kaki Pada Seting Ruang Publik di Jatingaleh Semarang*.

Penulis tertarik perihal interaksi pejalan kaki dengan seting ruang publik karena didorong keinginan untuk mempelajari hubungan antara atribut persepsi pejalan kaki terhadap seting ruang publik khususnya berkaitan dengan fungsi elemen penghubung antar jalur pedestrian. Dari hasil penelitian ini penulis berharap bisa lebih mendalami pendekatan perilaku dalam rangka mendorong para perencana dan pengelola kota agar menempatkan manusia sebagai prioritas dalam perencanaan dan pengelolaan kota.

Tesis ini berhasil disusun berkat dukungan dan bantuan yang diberikan pelbagai pihak kepada Penulis.

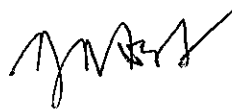
Sehubungan dengan hal tersebut Penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Ir. Djoko Indrosaptono MT, selaku Pembimbing Utama, dan Ir. Indriastjario M Eng, selaku Pembimbing Pembantu, yang telah memberikan bimbingan yang penulis rasakan sangat bermanfaat bagi penyusunan tesis ini.
2. Ir. Agung Dwiyanto MSA, selaku penguji, yang telah memberikan kritikan guna penyempurnaan tesis ini.
3. Ir. Totok Roesmanto M.Eng, selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang
4. Segenap dosen/pengajar pada Program Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, yang mengantarkan dan memberikan bekal kepada penulis sampai pada tahap penulisan tesis ini dengan baik.
5. Segenap staf administrasi dan Perpustakaan pada Program Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro yang sangat membantu penulis selama masa kuliah sampai dengan penyelesaian masa studi.

6. Dra. Emmanuela Hadriami Msi, istri tercinta, yang selalu memberikan dorongan dan doa kepada penulis.
7. Sekar Nareswari Kusumo Wijayani S.Psi. dan Lintang Naresworo Kusumo Wijoyo, anak-anak tercinta. Atas doa dan dukungannya.
8. Teman-teman seangkatan; Adi Ardiansyah, Arkinova Syahrums, Dwi Ananta Devy, Harman FL Harmanis, Muhammad Amin, Y.F.Y.Ronny Widiyanto, dan Yohana Nursruwening, yang selalu memberikan dorongan dan semangat kompetisi yang sehat, serta menjalin hubungan yang akrab penuh kekeluargaan, semoga hubungan kita akan terus terjalin.
9. Para Surveyor, para responden, dan semua pihak yang tidak dapat disebut satu persatu yang telah memberikan bantuan bagi terselesaikannya penelitian ini.

Akhir kata, penulis berharap tesis ini dapat bermanfaat bagi siapa saja yang membacanya. Saran dan kritik terhadap hasil penelitian ini sangat diharapkan untuk menambah wawasan dan referensi bagi Penulis.

Semarang, 11 Juni 2004  
Penulis,



GATOET WARDIANTO

## ABSTRACT

Basically, public space is a place accommodating specific activities and occupying certain environment either individually or in-group. According to the position and the character, there are two kinds of public space, they are outdoor public space i.e. vehicle road and pedestrian path, and indoor public space i.e. shopping mall or terminal. One of the supporting elements to the road as the public space is crossing bridge, which is built, to protect pedestrian thus could safely cross the vehicle road and avoid traffic accident as well as congestion. But in the reality in some locations, crossing bridges that are built as the elements to connect pedestrian pathways, do not function properly. For some reasons, pedestrians prefer to cross the vehicle road rather than the crossing bridge.

There are 19 crossing bridges have been built in Semarang which spread in various locations in the city, one of them is amidst the crowd and important transportation intersection area at Jatingaleh Semarang. Here, in fact not many pedestrians like to use the crossing bridge.

This research is aimed to study the correlation between the function of crossing bridge as an element for connecting the pedestrian paths, with the need of the pedestrian attribute perception at Jatingaleh Semarang.

This research is conducted by using a "quantitative rationalistic" approach. Theories used for the "grand theory" are; the theory from Wiesman (1981) about attribute, theory from Paul A. Bell (1978) about perception, and theory from Atkinson Rit L. (1981) about motive, hope, and interest.

Data recorded in the field is done using a "behavior mapping" method-consist of "place centered mapping" and "person centered mapping" to record the pedestrian behavior, and close questionnaire to record the pedestrians' perceptions, consists of; motive, hope, and interest in crossing bridge as an infrastructure for connecting the pedestrian paths on the public space setting.

Data recorded analysis is begun with categorization according to the shape of the perception appearance, which consists of; motive, hope and interest, and also according to the kind of attribute of the facility function consists of; comfort, accessibility, visibility, crowding, socialibility, and safety. The interpretation of categorization is conducted by using a statistic descriptive analysis.

The result of the research indicates that there is a correlation between pedestrians attribute perception to the public space setting at Jatingaleh Semarang, with the function of the crossing bridge as an element for connecting the pedestrian paths. Based on an absolute frequency, there is a tendency that the pedestrian attribute perception, consists of; comfort, accessibility, visibility, crowding, socialibility, and safety to the crossing bridge as an element for connecting the pedestrian paths, are not fulfilled. That is why the crossing bridge at Jatingaleh as a public space is not function properly as an element for connecting the pedestrian paths, and therefore there is a tendency that pedestrian doesn't like to use the crossing bridge.

## ABSTRAK

Ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu atau kelompok. Menurut posisi dan sifatnya terdapat dua macam ruang publik yaitu yang bersifat terbuka seperti antara lain jalan kendaraan dan jalur pedestrian, dan ruang publik tertutup seperti misalnya pusat perbelanjaan atau terminal. Salah satu elemen pendukung jalan sebagai ruang publik adalah jembatan penyeberangan, yang dibangun untuk melindungi pejalan kaki agar dapat menyeberang secara aman dan menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas serta kemacetan. Pada kenyataannya yang terjadi di beberapa lokasi, jembatan penyeberangan yang dirancang sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian untuk menyeberang jalan, tidak berfungsi seperti yang diharapkan. Pejalan kaki cenderung lebih suka menyeberang dengan cara memotong jalan kendaraan dengan berbagai alasan.

Di Semarang telah dibangun 19 buah jembatan penyeberangan yang tersebar diberbagai lokasi, salah satunya adalah di ruang publik di Jatingaleh Semarang yang juga merupakan persimpangan transportasi yang penting di kota Semarang, dimana frekwensi kendaraan bermotor cukup padat. Pada kenyataannya para pejalan kaki disini tidak banyak yang menggunakan jembatan penyeberangan untuk menyeberang.

Tujuan penelitian ini adalah untuk meneliti hubungan antara fungsi jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian dengan tuntutan atribut persepsi pejalan kaki di Jatingaleh Semarang.

Penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan "Kuantitatif Rasionalistik". Adapun teori-teori yang dipakai sebagai *grand theory* adalah; teori Weismann (1981) tentang atribut, teori Paul A. Bell (1978) tentang persepsi, dan teori Atkinson Rit L (1981) tentang motif, harapan dan minat.

Rekaman data di lapangan dilakukan dengan metode "*Behaviour mapping*" yaitu dalam bentuk "*Place Centered Mapping*" dan "*Person Centered Mapping*" untuk merekam perilaku pejalan kaki, dan angket tertutup untuk merekam persepsi pejalan kaki yang berupa; motif, minat dan harapan terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang publik.

Analisis rekaman data diawali dengan kategorisasi menurut bentuk persepsi yang berupa motif, minat, dan harapan pejalan kaki serta menurut macam atribut fungsi fasilitas yang berupa kenyamanan, aksesibilitas, visibilitas, kesesakkan, sosialibilitas, dan keamanan. Interpretasi hasil kategorisasi tersebut dilakukan dengan metoda analisis statistik deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan antara atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik di Jatingaleh Semarang dengan fungsi jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian. Berdasarkan frekwensi mutlak diperoleh kecenderungan bahwa atribut persepsi pejalan kaki berupa kenyamanan, aksesibilitas, visibilitas, kesesakkan, sosialibilitas, dan keamanan, terhadap jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian tidak terpenuhi. Akibatnya, jembatan penyeberangan yang terdapat di ruang publik di Jatingaleh Semarang tidak dapat berfungsi dengan baik sebagai elemen penghubung jalur pedestrian karena para pejalan kaki cenderung tidak menggunakannya.

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL DAN GAMBAR .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR DIAGRAM .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I      PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Permasalahan .....	6
1.3 Tujuan Penelitian .....	6
1.4 Manfaat Penelitian .....	6
1.5 Sistematika Pembahasan .....	7
<b>BAB II      KAJIAN TEORI DAN OPERASIONAL VARIABEL .....</b>	<b>10</b>
2.1 Kajian Teori .....	10
2.1.1 Beberapa Pengertian .....	10
2.1.2. Kajian Teori sebagai Landasan Penelitian .....	10
2.1.3 Landasan Teori sebagai	
Kerangka Bangun Metoda Penelitian .....	23
2.2 Hipotesa .....	25
2.3 Operasional Variabel .....	25
2.3.1 Variabel Bebas .....	25
2.3.2 Variabel Terikat .....	27
<b>BAB III      METODA PENELITIAN .....</b>	<b>27</b>
3.1 Obyek Kajian/Penelitian .....	28

3.2	Alat Rekam Obyek/Kajian Penelitian .....	29
3.3	Waktu Pelaksanaan Penelitian .....	29
3.4	Pentahapan Langkah Penelitian .....	30
3.5	Penentuan Responden .....	31
3.6	Variabel Penelitian .....	32
3.7	Langkah Penyusunan Metoda untuk Merekam Data .....	34
3.8	Metoda Analisis Rekaman Data .....	45
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>46</b>
A.	Gambaran Umum Kota Semarang .....	46
B.	Deskripsi Wilayah Pengamatan .....	46
1.	Lokasi Penelitian .....	48
2.	Kondisi Fisik .....	51
3.	Kondisi Non Fisik .....	51
4.	Data Person Centered Mapping dan Person Centered Mapping.....	54
C.	Hasil Penelitian .....	63
1.	Hasil Analisa Data Persepsi para Pejalan kaki sebagai Pengguna Seting Ruang Publik terhadap Jembatan Penyeberangan sebagai Prasarana Penghubung antar Jalur Pedestrian di Jatingaleh Semarang .....	63
2.	Hasil Analisa Data Hubungan antara Tujuan minat; Rasa minat dan Harapan minat dengan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian .....	69
3.	Hasil Analisa Data Hubungan antara atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian dengan Harapan minat memanfaatkan fasilitas yang ada (adaptif); perlu modifikasi (adjustment); dan perlu alternatif .....	97
D.	Pembahasan .....	109
<b>BAB V</b>	<b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>	<b>117</b>
A.	Kesimpulan .....	117
B.	Rekomendasi .....	118
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>121</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>		



## DAFTAR TABEL DAN GAMBAR

		Halaman
Tabel 3-1	Keterkaitan antara Variabel Bebas, Indikator, dan Tolok ukur penelitian	33
Tabel 3-2	Keterkaitan antara Variabel Terikat, Indikator, dan Tolok ukur penelitian	34
Gambar : IV-1	Peta Provinsi Jawa Tengah	46
Gambar : IV-2	Peta Kota Semarang	47
Gambar : IV-3	Peta Lokasi Penelitian (Pengamatan)	48
Gambar : IV-4	Peta Eksisting Peruntukkan	49
Gambar : IV-5	Peta Data Fungsi Ruang Publik Wilayah Penelitian	51
Gambar : IV-6	Potongan seting Ruang Publik Kawasan Jatingaleh Semarang	52
Gambar : IV-7	Zona I dan Zona II	61
Gambar : IV-8	Zona III dan Zona IV	62
Gambar : IV-9	Hasil data Place centered mapping dan Person centered mapping	56
Gambar : IV-10	Hasil data Place centered mapping dan Person centered mapping	58
Gambar : IV-11	Hasil data Place centered mapping dan Person centered mapping	59
Gambar : IV-12	Hasil data Place centered mapping dan Person centered mapping	60
Gambar : F IV-1	Foto seting ruang publik kawasan Jatingaleh Semarang	51
Gambar : F IV-2	Suasana keberadaan jembatan penyeberangan pada seting Publik	70

Gambar : F IV-3	Suasana para pejalan kaki menyeberang tanpa menggunakan jembatan penyeberangan	72
Gambar : F IV-4	Bentuk fisik jembatan penyeberangan dari posisi barat jalur pedestrian	78
Gambar : F IV-5	Seting rasa aman terhadap kendaraan sekaligus melihat secara leluasa	90
Gambar : F IV-6	Pada jarak tertentu fasilitas penghubung nampak jelas, Hanya akses kurang nampak	98
Gambar : IV-7	Kondisi jembatan penyeberangan yang tertutup reklame cukup besar dengan disampingnya tumbuh pohon besar	100

## DAFTAR DIAGRAM

		Halaman
Diagram alur pikir		9
Diagram II-1	Persepsi sebagai produk interaksi antara individu dan obyek fisik	14
Diagram II-2	Model Sistem Lingkungan-Perilaku	17
Diagram Batang 4-1	Persepsi minat pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada zona I,II,III,IV.	63
Diagram Batang 4-2	Keterkaitan jenis kelamin laki-laki dan perempuan pejalan pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada zona I,II,III,IV.	64
Diagram Batang 4-3	Keterkaitan tujuan minat untuk dapat segera menyeberang, dapat berjalan santai, mudah mendapatkan moda angkutan lain terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada zona I,II,III,IV.	65
Diagram Batang 4-4	Keterkaitan Rasa minat aman terhadap kendaraan; terpaksa karena hanya satu-satunya; banyak anak tangga yang harus dilalui, pejalan kaki yang berada pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada zona I,II,III,IV.	66
Diagram Batang 4-5	Keterkaitan Tingkat usia ; pra produktif; produktif; sangat kurang produktif, pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada zona I,II,III,IV.	67
Diagram Batang 4-6	Keterkaitan Harapan minat adaptif berupa; cukup dengan prasarana yang ada dan Harapan minat adjustment yaitu; perlu modifikasi dan alternatif lain, pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada zona I,II,III,IV	68
Diagram Batang 4-7a	Hubungan antara tujuan minat dapat segera menyeberang dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang	

	publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian	71
Diagram Batang 4-7b	Hubungan antara tujuan minat dapat segera menyeberang dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian	73
Diagram Batang 4-8a	Hubungan antara tujuan minat dapat berjalan santai menyeberang dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakkan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian	75
Diagram Batang 4-8b	Hubungan antara tujuan minat dapat berjalan santai menyeberang dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian	77
Diagram Batang 4-9a	Hubungan antara tujuan minat mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakkan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian	80
Diagram Batang 4-9b	Hubungan antara tujuan minat mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian	82
Diagram Batang 4-10a	Hubungan rasa minat aman terhadap kendaraan dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakkan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian	84
Diagram Batang 4-10b	Hubungan rasa minat aman terhadap kendaraan dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian	86

- Diagram Batang 4-11a Hubungan rasa minat terpaksa tidak ada pilihan lain, hanya satu-satunya dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakkan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian 88
- Diagram Batang 4-11b Hubungan rasa minat terpaksa tidak ada pilihan lain, hanya satu-satunya dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian 90
- Diagram Batang 4-12a Hubungan rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakkan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian 92
- Diagram Batang 4-12b Hubungan rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian 94
- Diagram Batang 4-13 Hubungan antara Tujuan minat; segera dapat menyeberang; berjalan santai dan mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan Rasa minat; aman terhadap kendaraan; terpaksa karena hanya satu-satunya dan banyak anak tangga yang harus dilalui hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di zona I,II,III,IV 95
- Diagram Batang 4-14 Hubungan antara Harapan minat; cukup memanfaatkan fasilitas yang ada; perlu modifikasi; perlu alternatif fasilitas dengan Tujuan minat; segera dapat menyeberang; berjalan santai dan mudah mendapatkan moda angkutan lain pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di zona I,II,III,IV 97
- Diagram Batang 4-15 Hubungan antara tuntutan atribut persepsi pejalan kaki dengan harapan minat ; cukup memanfaatkan fasilitas yang ada (adaptif); pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di zona I,II,III,IV (sosialibilitas, kesesakkan, dan kenyamanan) 101

- Diagram Batang 4-16 Hubungan antara tuntutan atribut persepsi pejalan kaki dengan harapan minat ; cukup memanfaatkan fasilitas yang ada (adaptif); pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di zona I,II,III.IV (aksesibilitas, visibilitas, dan keamanan) 101
- Diagram Batang 4-17 Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat; perlu modifikasi fasilitas yang ada (adjustment); pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di zonaI,II,III.IV (sosialibilitas, kesesakkan, dan kenyamanan) 105
- Diagram Batang 4-18 Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat; perlu modifikasi fasilitas yang ada (adjustment); pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di zonaI,II,III.IV (aksesibilitas, visibilitas, dan keamanan) 105
- Diagram Batang 4-19 Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat perlu alternatif fasilitas lain; pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di zona I,II,III.IV (sosialibilitas, kesesakkan, dan kenyamanan) 108
- Diagram Batang 4-20 Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat perlu alternatif fasilitas lain; pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di zona I,II,III.IV (aksesibilitas, visibilitas, dan keamanan) 108

## **DAFTAR LAMPIRAN**

**Daftar Pertanyaan responden pengguna ruang publik**

**Gambar ;**

**Kondisi seting ruang publik jalur jalan Jatingaleh dan jembatan penyeberangan**

**Gambar ;**

**Aktivitas pejalan kaki menyeberang tidak melalui jembatan penyeberangan**

**Contoh hasil Place Centered Mapping dan Person Centered Mapping**

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar belakang**

Diantara penemuan di abad 19 yang paling awal memberikan pengaruh kepada bentuk kota adalah jalan kereta api, yang sangat menguntungkan bagi para pekerja baik untuk perjalanan jarak jauh atau jarak dekat. Kemungkinan-kemungkinan teknologi dibidang transportasi berkembang dengan baik setelah ditemukannya jalan kereta api, dan perkembangannya sangat mengagumkan (Spreiregen, 1965).

Selanjutnya, alat transportasi pribadi yang murah telah mematahkan batas-batas jarak yang sebelumnya menjadi pengikat kota secara keseluruhan. Dengan mulai dilengkapinya kota-kota dengan jalan mobil di abad 19, maka daerah pinggiran menjadi fokus pertumbuhan kota dan pusat kota kehilangan dominasinya. Morfologi suatu kota, bentuk dan organisasi bagian-bagian kota, adalah merupakan fungsi-fungsi waktu, dan fungsi dari hubungan yang menguntungkan dari sebidang tanah yang didapat dari sistim transportasi (Filipovitch, 1989).

Terus berkembangnya kota menimbulkan pergerakan orang dan barang setiap hari, menambah rumitnya permasalahan kota. Kota-kota menjadi tergantung kepada sistim jalan untuk pelayanan transportasi. Meningkatnya urbanisasi menimbulkan masalah-masalah yang mengganggu berhubungan dengan kepadatan lalu-lintas. Oleh karena itu



penting dalam perencanaan dan penyediaan fasilitas transportasi untuk tidak hanya memperhatikan pusat kota saja tetapi juga daerah-daerah disekitarnya yang dipengaruhi langsung oleh kota. Fasilitas transportasi adalah persyaratan dasar yang harus dipenuhi untuk pertumbuhan dan pembangunan kota.

Tiga elemen utama transportasi mobil adalah, *pertama*, pengguna jalan termasuk didalamnya pejalan kaki, *kedua*, kendaraan, *ketiga*, jalur jalan. Bagian utama dari sistem transportasi adalah manusia, maka perlu mendapat perhatian penting adalah keterbatasan dan perilaku manusia (Pignataro, 1973).

Proses komuter yang menciptakan kongesti trafik dan kemacetan membuat kehidupan di kota seperti Jakarta dihabiskan waktunya didalam transportasi pribadi sepanjang hari. Kota sebesar seperti Jakarta dengan wilayah aglomerasinya yang sangat luas kurang dilengkapi dengan fasilitas transportasi umum yang berkualitas. Tidak adanya sistem transportasi massal yang terintegrasi dengan baik dari dan keluar kota merupakan pokok masalah (Sugiono Soetomo, 2002).

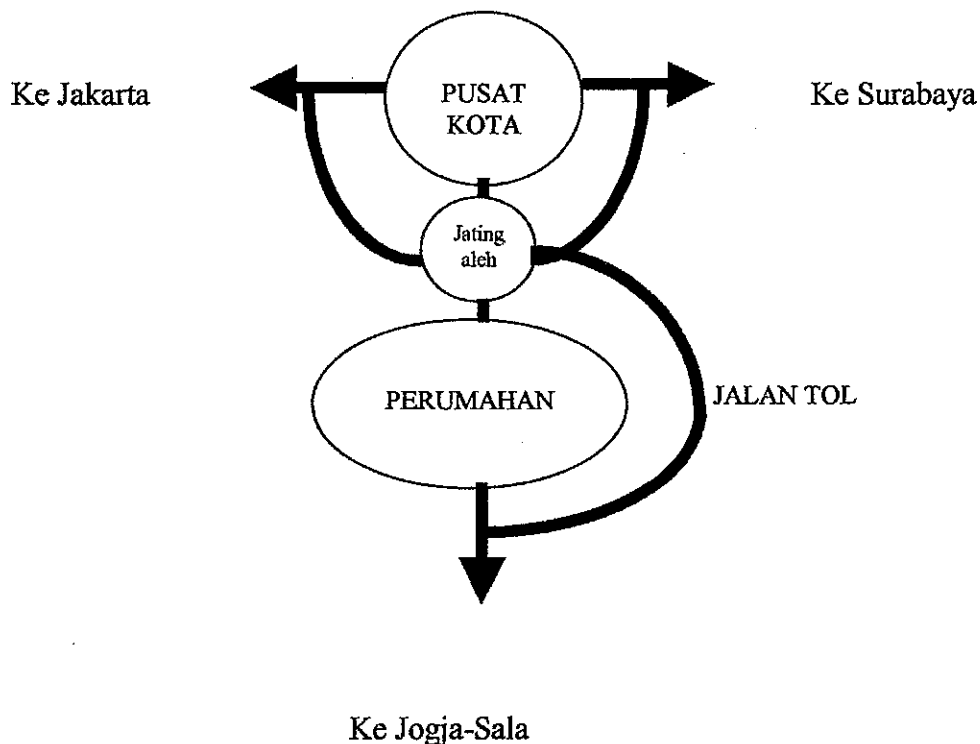
Kota Semarang telah tumbuh sedemikian rupa dengan ciri-ciri perkembangan kota seperti yang diuraikan tersebut diatas, dengan arah perkembangan ke Timur, ke Barat dan ke Selatan. Khusus perkembangan ke arah Selatan yang biasa disebut dengan daerah “atas”, yang meliputi wilayah Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Tembalang dan Kecamatan Puduk Payung, relatif lebih menonjol dibanding perkembangan ke arah Timur dan Barat. Perkembangan yang menonjol adalah berupa perumahan, baik yang dibangun secara individu ataupun yang dibangun oleh para pengembang. Beberapa lingkungan permukiman yang telah dikembangkan oleh para pengembang antara lain Bukit Sari, Bukit Regensi, Srandol Indah, Gombel Permai, dan Perumnas Banyumanik,

adalah cukup signifikan andilnya sebagai pembangkit perjalanan (*trip generation*). Dan ternyata pertumbuhan perumahan masih terus bertambah. Para pengembang masih terus berlomba membuka kawasan-kawasan perumahan baru. Dari pameran yang diselenggarakan oleh REI (Real Estat Indonesia) di Semarang pada tahun 2003 dapat dicatat para pengembang yang menawarkan rumah-rumahnya yang berlokasi di Kecamatan Tembalang, Kecamatan Banyumanik, dan Kecamatan Pudukpayung, serta tipe-tipe rumah yang ditawarkan sebagai berikut :

NAMA PENGEMBANG	LUAS BANGUNAN / LUAS TANAH (T) YANG DITAWARKAN		
	< 100 m <sup>2</sup>	100m <sup>2</sup> – 200m <sup>2</sup>	> 200 m <sup>2</sup>
<b>PONDOK GEDANG ASRI</b>	21/60 , 36/90		
<b>SUKUN PESONA ASRI</b>	T 54 , T 58		
<b>PUDAK PAYUNG PERMAI</b>	36/76	65/100 , 36/105 45/105 , 54/105 65/120 , 45/152 54/152	
<b>BUKIT DIPONEGORO</b>	21/66 , 36/84	45/112 , 83/160	
<b>PURI PUDAK PAYUNG ASRI</b>	21/66 , 29/72 36/90	39/100 , 45/120 54/135 , 67/135 78/150	
<b>TEMBALANG PESONA ASRI</b>	27/66 , 36/72 36/90 , 40/96	45/120 , 70/138 RUKO	
<b>GRAHA PADMA</b>	50/80	52/122 , 54/135 62/150 , 111/180	
<b>VILA ASTER</b>			T 200 – T 569
<b>PERMATA HIJAU</b>			382/450 , 382/495 385/594 , 238/1144

Sebagaimana yang dinyatakan oleh Pignataro (1973), terus berkembangnya kota menimbulkan pergerakan orang dan barang setiap hari, demikian juga yang terjadi pada kota Semarang. Pergerakan dalam jumlah yang signifikan terjadi setiap hari dari daerah “atas”, sebagai tempat tinggal para karyawan dan pelajar, menuju ke tempat kerja dan pendidikan di daerah “bawah”, yaitu di pusat kota pada pagi hari dan pergerakan kembali ke daerah “atas” pada siang hari dan sore hari.

Kendala topografi kota Semarang menjadikan jalur jalan Jatingaleh satu-satunya “titik” penghubung antara daerah “atas” (Perumahan) dan daerah “bawah” (Pusat Kota).



Dalam buku *Public Space*, Carr (1995) mengatakan bahwa jalan merupakan salah satu bentuk ruang publik kota, tempat berlangsungnya aktivitas sosial warga kota. Sedangkan Moudon(1987) menegaskan bahwa jalan, terutama diperkotaan, adalah ruang publik yang merupakan ruang pergerakan sekaligus ruang sosial dan ruang rekreasi.

Jalur jalan Jatingaleh berfungsi sebagai ruang publik dimana didalamnya terjadi interaksi antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor. Terdapat beberapa titik lokasi naik atau turunnya para pejalan kaki ke atau dari kendaraan umum (bus umum, bus mini, angkot, dan ojek ). Frekwensi dan volume para pejalan kaki menyeberang cukup tinggi.

Tersedia jembatan penyeberangan namun tidak berfungsi optimal. Terdapat lima mulut jalan (jalan lokal sekunder) yang menghubungkan kawasan perumahan yang relatif padat yang mengalirkan arus pejalan kaki dan kendaraan langsung ke jalur jalan Jatingaleh (jalan arteri sekunder). Dan keruwetan jalan Jatingaleh menjadi semakin lengkap dengan keberadaan Pasar Jatingaleh sebagai pusat perdagangan, dengan adanya arus pergerakan manusia dan kendaraan ke dan dari pasar, serta adanya fasilitas terminal kendaraan umum di halaman parkir menambah jumlah pergerakan pejalan kaki di jalur jalan Jatingaleh. Kondisi tersebut menyebabkan terjadinya kemacetan lalu-lintas di jalan Jatingaleh pada jam-jam padat (*peak hours*), yaitu pagi hari, siang hari dan sore hari, yang diakibatkan oleh pergerakan pejalan kaki dan interaksinya dengan kendaraan bermotor.

Dilihat dari konstelasinya tersebut maka jalur jalan Jatingaleh perlu untuk mendapatkan perhatian agar sebagai ruang publik dapat berfungsi dengan baik dan dapat menunjang kelancaran sistim transportasi kota Semarang secara keseluruhan.

Dengan posisi dan fungsinya sebagai persimpangan transportasi diantara sesama kendaraan dan dengan pejalan kaki, maka jalur jalan Jatingaleh dapat disebut sebagai simpul persimpangan transportasi (RDTRK Semarang 1995-2005).

Aktivitas menyeberang para pejalan kaki yang terjadi pada jalur jalan Jatingaleh sebagai simpul persimpangan transportasi dan lokasi perdagangan, adalah sebagai berikut:

- Terjadi arus menyeberang pejalan kaki yang berasal dari kawasan perumahan menuju ke fasilitas perdagangan dan transportasi umum, dan sebaliknya (arus balik).
- Sebagian kecil pejalan kaki menyeberang melalui jembatan penyeberangan.

- Terjadi lintasan menyeberang pejalan kaki pada jalur jalan tidak melalui jembatan penyeberangan.
- Frekwensi dan volume menyeberang yang tidak melalui jembatan penyeberangan jauh lebih tinggi dibanding penyeberang yang menggunakan jembatan penyeberangan.

## **1.2 Permasalahan**

Dari latar belakang tersebut dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Tidak berfungsinya secara optimal jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung jalur pejalan kaki, karena tidak sesuai dengan tuntutan atribut pejalan kaki di jalur jalan Jatingaleh yang berfungsi sebagai persimpangan transportasi dan lokasi perdagangan
2. Adanya kebutuhan elemen penghubung bagi para pejalan kaki untuk menyeberang dari satu sisi ke sisi lain jalur jalan Jatingaleh yang sesuai dengan tuntutan atribut pejalan kaki, tidak melalui jembatan penyeberangan yang ada.

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Ingin mengetahui hubungan antara tuntutan atribut persepsi pejalan kaki terhadap jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang publik di Jatingaleh Semarang.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

1. Memperoleh pemahaman tentang hubungan antara perilaku pejalan kaki dengan fungsi-fungsi yang ada khususnya kebutuhan akan elemen penghubung jalur pejalan kaki sebagai manifestasi hubungan manusia dan lingkungannya, serta pengaruhnya sehubungan dengan atribut yang diinginkan di jalur jalan Jatingaleh yang berfungsi sebagai persimpangan transportasi dan lokasi perdagangan, sebagai setting perilakunya.
2. Menjadi masukan bagi para perencana dan pengambil keputusan (Pemerintah Kota Semarang) dalam memenuhi kebutuhan fasilitas pejalan kaki khususnya kebutuhan lintasan penyeberangan sebagai elemen penghubung jalur pejalan kaki di jalur jalan Jatingaleh sehubungan dengan tuntutan atributnya dan interaksinya dengan fungsi-fungsi yang ada agar terjadi keserasian antara perilaku pejalan kaki dengan fungsi-fungsi tersebut.
3. Menjadi masukan untuk perencanaan sistim transportasi kota, khususnya perancangan lintasan penyeberangan sebagai elemen penghubung jalur pedestrian pada jalur jalan yang berfungsi sebagai persimpangan transportasi dan lokasi perdagangan.
4. Mendorong untuk dilakukannya penelitian sejenis di tempat lain.

## **1.5 Sistematika pembahasan**

**Bab I** , merupakan Pendahuluan berisi latar belakang yang memberikan gambaran mengenai fenomena perkembangan kota yang berbasis pada perkembangan teknologi transportasi dan kaitannya dengan keberadaan jembatan

penyeberangan sebagai bagian dari sistim pergerakan dalam suatu kota, dan selanjutnya merumuskan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika pembahasan.

**Bab II** , merupakan Kajian Teori dan Operasional Variabel yang membahas mengenai landasan teori dan penetapan variabel untuk penelitian.

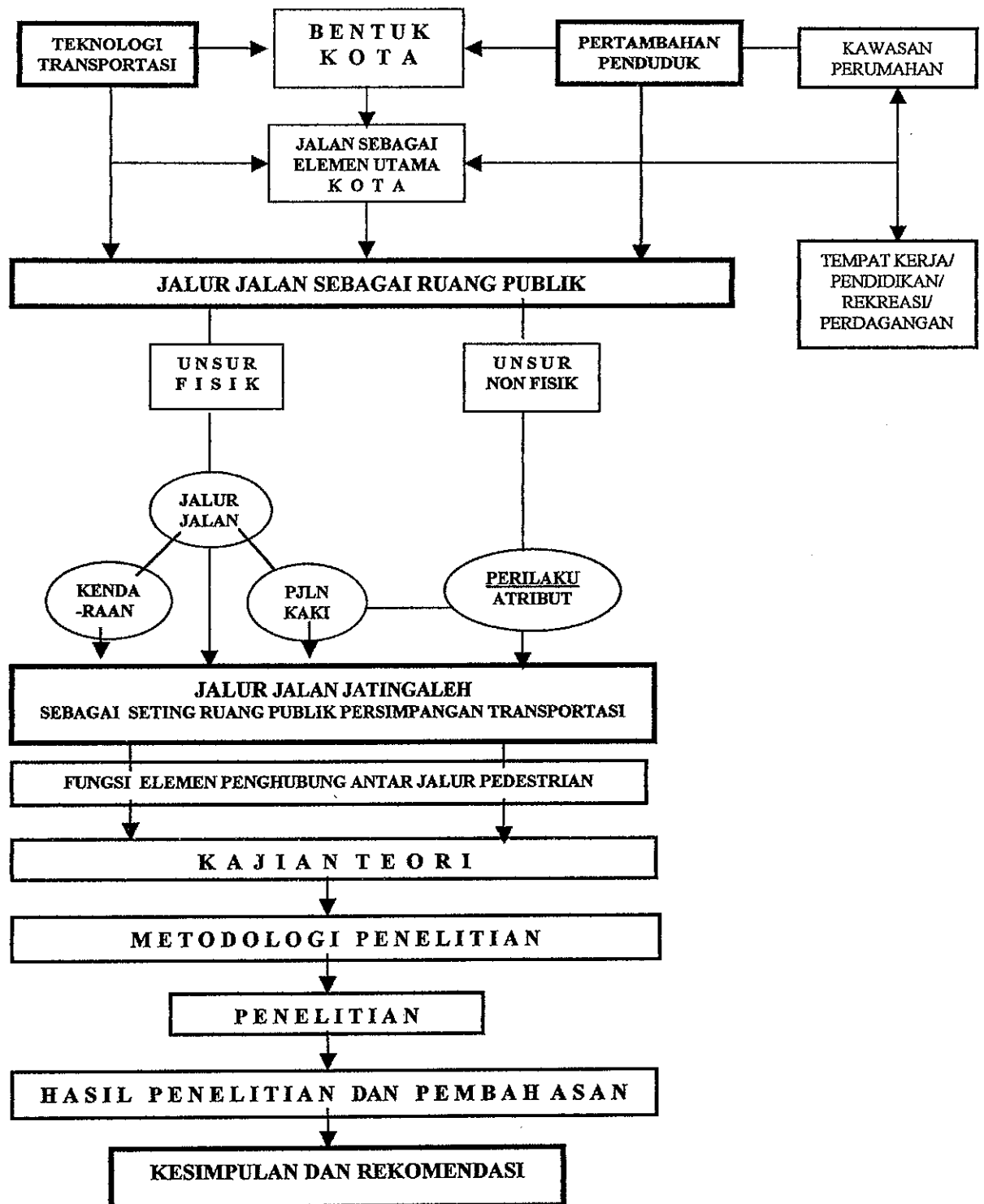
**Bab III** , adalah Metoda Penelitian yang merupakan kerangka pelaksanaan penelitian berdasarkan kerangka teoritik. Bab ini meliputi metoda penelitian, lokasi penelitian, penentuan responden, metoda penggalan data dan informasi, metoda pengumpulan data, teknik analisis data, alat/instrumen penelitian, langkah penelitian, dan rancangan operasional penelitian.

**BAB IV** , Hasil Penelitian dan Pembahasan, diawali dari Deskripsi Wilayah Pengamatan, yang menjelaskan lokasi penelitian serta pembagian zona-zona untuk pelaksanaan penelitian. Memberikan gambaran kondisi fisik dan non fisik wilayah yaitu di jalur jalan Jatingaleh, dilengkapi dengan data Person Centered Mapping dan Place Centered Mapping. Selanjutnya disajikan hasil penelitian dan pembahasan atas hasil penelitian.

**BAB V**, Kesimpulan dan Rekomendasi.

**DAFTAR PUSTAKA** , sebagai daftar referensi yang digunakan sebagai acuan teori-teori yang mendukung penelitian ini.

## DIAGRAM ALUR PIKIR





## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI DAN OPERASIONAL VARIABEL**

#### **2..1. Kajian Teori**

##### **2.1 1. Beberapa Pengertian**

###### **A. Persepsi :**

Menurut Moskowitz dan Orgel 1969 dalam Walgito. B (1994), persepsi merupakan proses yang integrated dari individu terhadap stimulus yang diterimanya, yaitu sebagai proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh individu sehingga merupakan sesuatu yang berarti, dan merupakan aktivitas yang integrated dalam diri individu. Sedang menurut Atkinson. Rita. L, dkk (1983), pengertian persepsi diartikan sebagai proses pengorganisasian dan penafsiran terhadap stimulus yang diberikan oleh lingkungan.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Sarwono (1995), bahwa stimulus yang berupa rangsangan dari luar diri manusia diterima melalui sel-sel saraf reseptor (penginderaan), kemudian disatukan dan dikoorddinasi di dalam syaraf pusat (otak) sehingga manusia dapat mengenali dan menilai untuk memberikan makna terhadap objek atau lingkungan fisik.

###### **B. Atribut :**

Menurut Weismann (1981) atribut adalah kualitas lingkungan yang dirasakan sebagai pengalaman manusia, dan merupakan produk interaksi antara perilaku individu / kelompok dalam suatu organisasi dengan setingnya.

### **C. Properti (bhs Inggris = “property”)**

Dalam kamus Inggris-Indonesia (dictionary) karangan Salim. P (1996), pengertian properti adalah harta benda / kekayaan. Dengan demikian, batasan pengertian properti yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah menyangkut benda yang berwujud fisik yang terdapat di dalam suatu lingkungan fisik / seting, misal : jembatan penyeberangan, jalur pedestrian, pohon, tiang telepon, dan sebagainya.

### **D. Seting (bhs Inggris = “setting”) :**

Menurut Setiawan (1995) penggunaan istilah seting dipakai dalam kajian arsitektur lingkungan (fisik) dan perilaku, yang menunjuk pada hubungan integrasi antara ruang (lingkungan fisik secara spasial) dengan segala aktifitas individu / sekelompok individu dalam kurun waktu tertentu.

Dimana penggunaan istilah seting lebih menunjuk pada unsur kegiatan manusia yang tidak nampak. Menurut Schoggen dalam Sarwono (2001), pengertian seting diartikan sebagai tatanan suatu lingkungan yang dapat mempengaruhi perilaku manusia, artinya ditempat yang sama, perilaku manusia dapat berbeda kalau tatanannya berbeda.

### **E. Ruang Publik**

Terminologi Ruang Publik dipakai untuk menunjuk suatu lokasi yang dirancang walau secara minimal, dimana setiap orang berhak untuk mengakses, mempertemukan antara pengguna individual secara tidak terencana atau tidak secara khusus, dan perilaku mereka satu sama lain diatur berdasarkan kepada aturan social yang umum berlaku ( Roger Scruton, dalam Chua Beng Huat, 1992).

## **F. Jembatan Penyeberangan**

Tujuan dibangunnya jembatan penyeberangan adalah untuk melindungi masyarakat terutama pejalan kaki agar dapat menyeberang secara aman, nyaman dan menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang juga berakibat pada terhambatnya kelancaran berlalu lintas di jalan terutama di jalan raya.

Disamping itu pihak pengendara kendaraan yang berlalu lintas juga diuntungkan karena lalu lintas dapat berjalan tertib serta lancar.

## **G. Kelompok Pejalan kaki**

Sedang pengertian kelompok menurut Johnson & Johnson 1987 dalam Sarwono (2001) diartikan sebagai kumpulan dua individu atau lebih yang berinteraksi tatap muka (face to face interaction), yang masing-masing menyadari keberadaan orang lain yang juga anggota kelompok, dan masing-masing menyadari saling ketergantungan secara positif dalam mencapai tujuan bersama.

Menurut Gerungan (2000), pembagian kelompok sosial dapat dibedakan menjadi dua, yaitu : kelompok formal (formal group) dan kelompok informal (informal group). Adapun sifat dari interaksi dalam kelompok formal lebih bersifat hubungan tidak langsung, berjauhan dan formil, serta kurang bersifat kekeluargaan. Sedang untuk kelompok informal lebih mirip kelompok sosial yang anggota-anggotanya sering saling

berhadapan muka yang satu dengan yang lain (face to face group), saling mengenal dari dekat, dan karena itu hubungannya saling lebih erat.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Sarwono (2001), kelompok informal dapat terbentuk di dalam kelompok formal atau kelompok resmi, yang mempunyai pengalaman bersama, dan yang sifat interaksinya berdasarkan saling mengerti yang lebih mendalam karena pengalaman-pengalaman dan pandangan-pandangan yang sama.

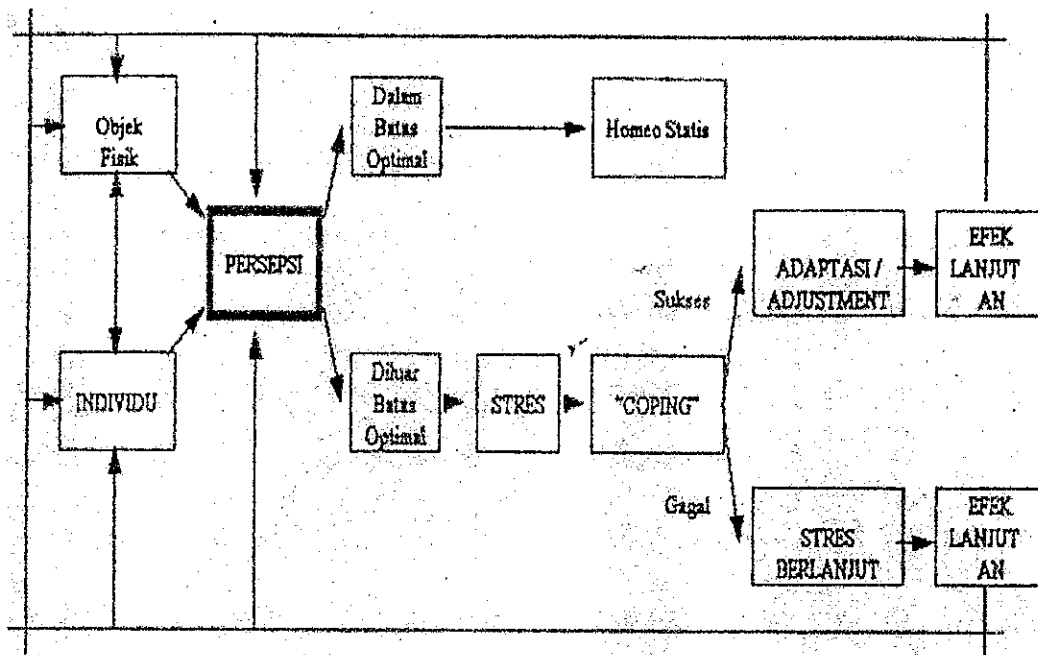
### **2.1.2 Kajian Teori sebagai Landasan Penelitian**

#### **A. Persepsi sebagai produk interaksi individu dan seting :**

Pengguna suatu ruang, akan mendapat stimulus dari susunan benda (susunan properti) dalam suatu seting melalui proses penginderaan untuk dimengerti dan dimaknai berdasarkan pengalaman masing-masing pengguna ruang. Hasil dari proses penginderaan adalah makna tentang properti yang mampu berpengaruh sebagai stimulus bagi manusia pengguna ruang tersebut. Peristiwa/proses demikian dinamakan persepsi terhadap ruang oleh pengguna. Persepsi ini selanjutnya akan menghasilkan reaksi yang berwujud sikap terhadap lingkungannya.

Menurut Paul A. Bell, dkk 1978 dalam Sarwono (1995), persepsi manusia sebagai hasil penginderaan terhadap obyek fisik/lingkungan fisik (properti) sampai menghasilkan reaksi terhadap lingkungannya, dapat dilihat pada diagram : II-1

Diagram II-1 ; Persepsi sebagai produk interaksi antara individu dan objek fisik.



Dalam diagram : II-1, terlihat bahwa tahap awal dari hubungan manusia dengan lingkungan adalah berupa kontak fisik antara individu dengan objek (properti) di lingkungannya melalui proses penginderaan. Objek (properti) tampil dengan kemanfaatan / fungsinya masing-masing, sedangkan individu tampil dengan sifat individualnya. Menurut Atkinson Rita, dkk (1983), sifat individual sebagai faktor internal dapat ditunjukkan dengan adanya : motiv, harapan, dan minat dari individu tersebut.

Hasil interaksi antara manusia dengan properti yang ada di dalam lingkungan fisik, menghasilkan persepsi terhadap objek tersebut. Jika persepsi terhadap properti berada dalam batas optimal, maka dikatakan dalam keadaan homeostatis, yaitu keadaan yang serba seimbang. Keadaan homeostatis berusaha untuk dipertahankan, karena memberikan perasaan yang paling menyenangkan. Sedangkan, apabila properti

dipersepsikan diluar batas optimal, maka akan memunculkan stres, sehingga manusia dalam keadaan yang demikian perlu melakukan “coping” untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan sesuai dengan kondisi dirinya. Hasil dari penyesuaian manusia dengan lingkungannya ada dua kemungkinan, pertama; kegagalan dalam penyesuaian terhadap lingkungan akan menghasilkan stres yang berkelanjutan, hal demikian akan mempengaruhi kondisi dan persepsi individu. Kedua; keberhasilan dalam penyesuaian terhadap lingkungan akan menghasilkan penyesuaian diri individu dengan lingkungan (adaptasi) atau penyesuaian keadaan lingkungan terhadap diri individu (adjustment)

#### **B. Atribut sebagai produk interaksi perilaku individu / kelompok dalam seting :**

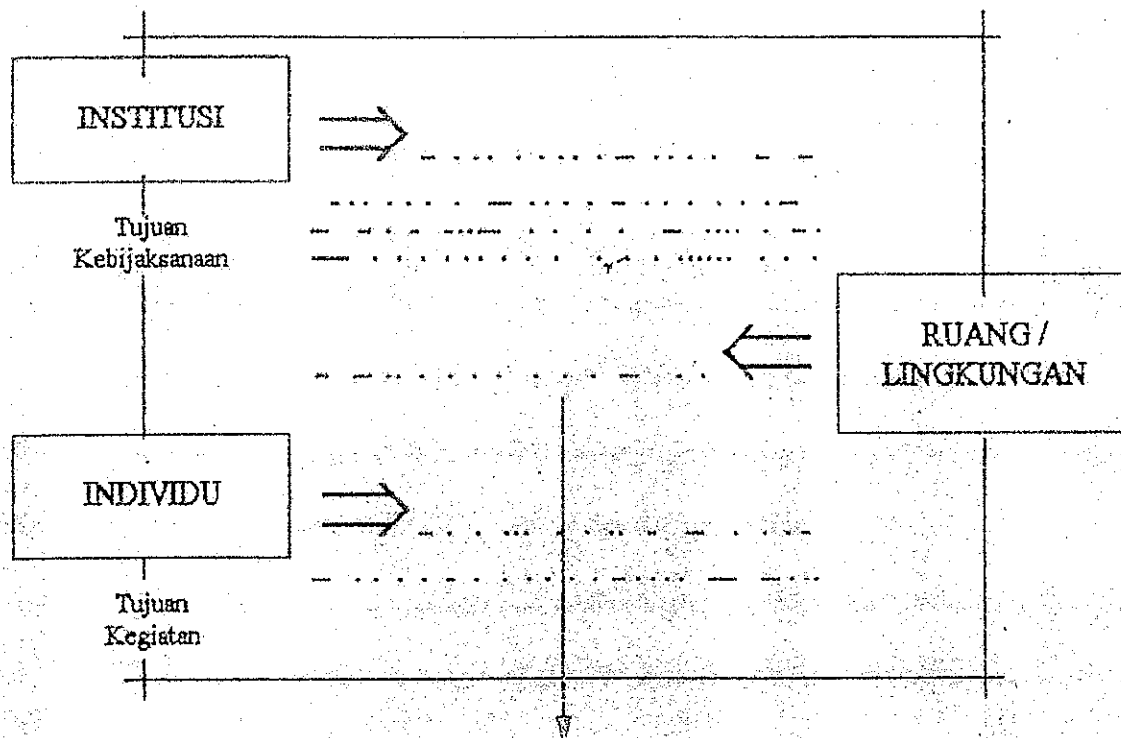
Menurut Kurt Lewin (1951, dalam Azwar, 2002), Pendekatan dengan model perilaku (B) adalah fungsi karakteristik individu (P) dan Lingkungannya (E), yaitu sebagai :  $B = f(P, E)$ . Lebih lanjut dijelaskan oleh Lewin (1951) bahwa karakteristik individu meliputi berbagai variabel seperti motif, nilai-nilai, sifat kepribadian, dan sikap yang saling berinteraksi satu sama lain dan kemudian berinteraksi pula dengan faktor-faktor lingkungan dalam menentukan perilaku.

Faktor lingkungan memiliki kekuatan besar dalam menentukan perilaku, bahkan kadang-kadang kekuatannya lebih besar daripada karakteristik individu. Menurut Atkinson, dkk (1983), perilaku manusia merupakan hasil interaksi yang terus-menerus antara variabel pribadi dan variabel lingkungan, kondisi lingkungan akan membentuk perilaku manusia, dan sebaliknya perilaku manusia akan membentuk lingkungan. Lebih

lanjut dijelaskan oleh Woodwort dalam Gerungan (2000), terdapat empat kemungkinan yang dapat terjadi dari interaksi antara individu dengan lingkungannya :

1. Individu menentang lingkungannya.
2. Individu memanfaatkan lingkungannya.
3. Individu ikut serta pada apa yang sedang berjalan dalam lingkungannya.
4. Individu menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

Menurut Weismann (1981) fenomena perilaku merupakan bentuk interaksi antara manusia (baik individu maupun organisasi) dengan lingkungan (setting) fisik. Berangkat dari issue perilaku manusia (human group issue), dan fenomena yang muncul dari interaksi seting fisik dengan individu (pengguna) menghasilkan fenomena perilaku yang disebut "atribut". Atribut adalah kualitas lingkungan yang dirasakan sebagai pengalaman manusia, merupakan produk organisasi, individu dan seting fisik sebagai mana terlihat dalam model sistem lingkungan-perilaku di bawah. (Lihat diagram: II-2; Model Sistem Lingkungan-Perilaku).



**Pengalaman yang berpengaruh**  
 Terhadap kualitas hidup manusia  
 (antara lain; stres, Comfort, senang)

Diagram: II-2 ; Model Sistem Lingkungan-Perilaku

Sumber :L Weismann (1981)

Menurut Setiawan (1995), model Weismann ini dapat dimanfaatkan untuk membahas interaksi kelompok, baik itu kelompok wisatawan, penduduk setempat, institusi, ataupun kelompok yang berada dalam suatu seting fisik yang merupakan wadah interaksi.

Dalam model Weismann tentang sistem lingkungan perilaku tersebut, yang dimaksud dengan institusi adalah individu yang melakukan tugas kesehariannya dalam bentuk kebijakan maupun pengelolaan. Seting fisik diartikan sebagai kondisi fisik tempat



kegiatan berlangsung terdiri dari komponen dan properti. Individu diartikan sebagai pengguna seting fisik yang melakukan kegiatan.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Weismann (1981), fenomena perilaku berupa atribut diantaranya adalah :

1. Kenyamanan (comfort) : adalah lingkungan yang memberi rasa nyaman yang sesuai dengan tuntutan panca indera dan antropometrik (menyangkut proporsi, dimensi dan karakteristik fisiologis), serta mampu memfasilitasi kegiatan untuk mendapatkan produktifitas dan efisiensi kerja yang berarti suatu penghematan dalam penggunaan ruang (space). Menurut Suptandar (1999), Antropometrik sering disebut sebagai “faktor manusia”, yang dalam penerapan atau sistem kerjanya disebut “ergonomik”. Ergonomik sebagai ilmu yang mempelajari tentang kondisi fisik seseorang dalam melakukan kerja meliputi : kerja fisik, efisiensi kerja, tenaga yang dikeluarkan untuk suatu obyek, konsumsi kalori, kelelahan, dan pengorganisasian sistem kerja. Pengertian ergonomik tidak hanya terbatas pada sisi fisik saja, melainkan juga meliputi segala hal yang berkaitan dengan kelima indera manusia, yaitu : penglihatan, pendengaran, perasa, penciuman, dan peraba. Menurut Galanter (1962, dalam Atkinson, dkk, 1983) perkiraan nilai “ambang” mutlak untuk berbagai penginderaan adalah sebagai berikut : penglihatan: nyala lilin yang dilihat dari jarak 30 mil di malam yang gelap ( 1 mil = 1,61 Km), pendengaran; detik sebuah jam dari jarak 20 kaki dalam situasi tenang ( 1 kaki = 0,3048 meter), perasa ; sesendok teh gula dalam 2 galon air ( 1 galon = 4,55 liter), penciuman; setetes parfum yang telah menguap keenam ruangan, dan peraba; sayap seekor lalat yang jatuh sejauh 1 cm dari pipi.

2. Aktivitas (activity) : adalah adanya perilaku di dalam suatu lingkungan yang berlangsung secara terus-menerus. Menurut Merei (1949, dalam Sears 1985), setelah tiga kali pertemuan atau lebih, sekelompok anak akan membentuk tradisi: mereka memutuskan di mana setiap anak akan duduk di ruangan itu, siapa yang akan memainkan suatu mainan, rangkaian kegiatan apa yang akan diikuti, dan sebagainya. Dalam kelompok informal seperti ini, pola-pola perilaku yang berbeda akan muncul sejalan dengan waktu sebagai hasil interaksi kelompok.
3. Kesesakan (crowdedness) : adalah perasaan tentang kepadatan (density) di dalam suatu lingkungan. Menurut Stokols (1972,1978 dalam Sarwono 1995), kesesakan (crowding) merupakan respon subyektif terhadap ruang yang sesak. Dalam Sarwono (1995) dijelaskan mengenai dua ciri hubungan antara kepadatan dan kesesakan, yaitu : Ciri pertama, kesesakan adalah persepsi terhadap kepadatan dalam artian jumlah manusia (tidak termasuk hal-hal lain yang nonmanusia). Manusia tidak akan pernah merasa sesak di tengah kota yang penuh dengan bangunan tapi tidak berpenghuni, tetapi manusia akan mempersepsikan kesesakan di dalam kereta api, bus ataupun di dalam resepsi pernikahan yang penuh dengan manusia lain. Ciri Kedua, karena kesesakan adalah persepsi maka sifatnya subyektif. Manusia yang terbiasa naik bus dengan penumpang yang padat, mungkin sudah tidak merasa sesak lagi (density tinggi tetapi crowding rendah), namun bagi manusia yang terbiasa menggunakan kendaraan pribadi, bisa merasa sesak dalam bus yang setengah kosong (density rendah tetapi crowding tinggi).

Menurut A. I. Schiffenbauer, dkk. 1977 dalam Sarwono (1995), menyatakan bahwa ruangan dengan banyak sinar dapat menimbulkan kesan kurang sesak. Pendapat ini memperkuat pernyataan Stokols yang menyatakan bahwa antara kesesakan dan kepadatan adalah dua hal yang berbeda, dan menentang pendapat Jonathan Freedman 1975 dalam Holahan (1982), yang menyatakan bahwa antara kesesakan dan kepadatan adalah sebagai persoalan yang sama (hipotesa : tidak ada orang yang senang dalam keadaan sesak).

4. Sosialibilitas (sociability) : adalah kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting. Menurut penelitian Baum & Valins (1977, dalam Sears, 1985), menunjukkan bahwa mahasiswa yang tinggal di asrama bertipe deretan lebih suka bergaul dan ramah jika dibandingkan dengan penghuni kamar bergang. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa penghuni kamar berderet cenderung untuk duduk lebih dekat, mengambil inisiatif pembicaraan yang banyak, dibandingkan penghuni kamar bergang.

Menurut Hall, 1963 dalam Sarwono (1995), terdapat perbedaan sikap dan jarak sebagai respon manusia dalam melakukan interaksi tatap muka (interaction distance) dengan sesamanya, yaitu :

- a. Jarak Intim (0-18 inci/0-0,5 m)

Jarak untuk berhubungan seks, untuk saling merangkul antar kekasih, sahabat atau anggota keluarga, atau untuk melakukan olah raga kontak fisik seperti gulat dan tinju.

- b. Jarak Personal (18 inci-4 kaki/ 0,5 m – 1,3 m)

yaitu jarak untuk melakukan percakapan antara 2 sahabat atau antar orang yang sudah saling akrab.

- c. Jarak Sosial (4-12 kaki/1,3 – 4 m)

jarak untuk berhubungan yang bersifat formal seperti bisnis, dan sebagainya.

- d. Jarak Publik (12 – 25 kaki/ 4 – 8,3 m)

- e. jarak untuk berhubungan lebih formal lagi, seperti penceramah atau aktor dengan hadirin.

5. Privasi (privacy) : adalah kemampuan untuk memonitor jalannya informasi yang terlihat dan terdengar baik yang masuk atau keluar dari suatu lingkungan. Menurut Holahan, 1982 dalam Sarwono (1995) alat untuk mengukur kadar dan mengetahui jenis privasi dibagi dua yaitu : pertama, keinginan untuk tidak diganggu secara fisik, golongan ini terwujud dalam tingkah laku yang menarik diri yang terdiri dari tiga jenis : keinginan untuk menyendiri (solitude), keinginan untuk menjauh dari pandangan dan gangguan suara tetangga atau kebisingan lalu lintas (seclusion), dan keinginan untuk intim dengan orang-orang tertentu (keluarga, pacar, orang yang khusus). Kedua, golongan yang berkeinginan untuk menjaga kerahasiaan diri melalui tingkah laku, yaitu hanya memberi informasi yang dianggap perlu (control of information). Menurut Altman, 1975 dalam Sears, dkk (1985)\, terdapat tiga enis perilaku teritorial manusia dalam penggunaan ruang, yaitu :

- a. Teritori Primer :

dimiliki dan digunakan secara eksklusif oleh seorang individu atau suatu kelompok. Gangguan terhadap teritori primer yang masuk tanpa diundang, merupakan masalah yang serius.

- b. Teritori Sekunder :

merupakan ruang yang digunakan secara teratur, tetapi penggunaannya bersamaan dengan orang lain. Territori sekunder bersifat semi publik sehingga sering terjadi ambiguitas dalam kepemilikan dan pengontrolan.

c. Teritori Publik :

adalah ruang yang dapat digunakan secara umum / bersama, dimana setiap orang mempunyai peluang yang sama atas kepemilikan ruang tersebut. Kepemilikan atas ruang bersifat temporer, dan didasarkan pada kehadiran yang lebih dahulu dibanding orang lain.

6. Aksesibilitas (accessibility) : adalah kemudahan untuk bergerak dalam rangka melalui ataupun menggunakan lingkungan. Kemudahan yang dimaksud adalah memperhatikan aspek kelancaran sirkulasi dalam arti tidak menyulitkan pemakai dan tidak membahayakan. Menurut Hakim. R (1987), bahwa faktor jarak dapat berlaku sebagai rintangan yang harus diatasi dalam merencanakan masalah sirkulasi.
7. Kemampuan Adaptasi (adaptability) : adalah kemampuan lingkungan untuk dapat menampung perilaku yang berbeda ataupun belum ada sebelumnya Menurut Woodworth dalam Gerungan (2000), terdapat empat kemungkinan yang dapat terjadi dari interaksi Individu menentang lingkungannya.
  - a. Individu memanfaatkan lingkungannya.
  - b. Individu ikut serta pada apa yang sedang berjalan dalam lingkungannya.
  - c. Individu menyesuaikan diri dengan lingkungannya.
  - d. si antara individu dengan lingkungannya :
8. Makna (meaning) : adalah kemampuan lingkungan dalam menyajikan makna-makna individual atau kebudayaan bagi penghuni. Menurut penelitian yang

dilakukan oleh Cary di Australia (1993, dalam Sarwono, 2001), menunjukkan bahwa benda-benda yang mempunyai makna simbolik adalah benda-benda yang jauh lokasinya dari properti orang yang bersangkutan. Benda-benda yang dekat atau terjangkau lebih banyak mempunyai arti instrumental (untuk dimanfaatkan).

9. Legabilitas (legibility): adalah kemampuan suatu lingkungan dalam menciptakan kemudahan bagi manusia untuk mengenal dan memahami elemen-elemen kunci, sehingga mereka dapat dengan mudah memahami lingkungan tersebut.
10. Rangsangan Inderawi (sensori stimulation): adalah kualitas dan intensitas rangsangan sebagai pengalaman yang dirasakan oleh indera manusia.
11. Kontrol (control) : adalah kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas dan menciptakan teritori suatu ruang.
12. Visibilitas (visibility) : adalah kemampuan suatu lingkungan untuk memberikan suatu efek sehingga dapat dengan mudah untuk melihat (secara visual) benda yang diinginkan pada jarak tertentu. Menurut Panero. J dan Zelnik. M (2003), pada sudut pandang 60° untuk setiap arah, akan diperoleh bayangan yang amat tajam untuk ditransmisikan ke otak sehingga memunculkan persepsi yang dalam.

### **2.1.3. Landasan Teori sebagai Kerangka Bangun Metode Penelitian :**

Teori operasional dalam penelitian ini dibangun dari beberapa teori, yang dapat dikelompokkan menjadi dua bagian kelompok teori, pertama; teori utama (grand Theory), dan kedua; teori pendukung.

Teori utama dimaksudkan sebagai kerangka dasar dalam upaya membangun metoda sebagai alat untuk melihat dan memecahkan masalah penelitian. Sedang teori

pendukung dimaksudkan sebagai pendukung terhadap kerangka dasar metoda yang telah terbentuk atas teori utama.

#### **A. Kelompok Teori Utama :**

1. Teori Weismann (1981) tentang atribut sebagai produk interaksi antara perilaku individu / kelompok dengan setingnya, yang meliputi : kenyamanan, sosialibilitas, visibilitas, aksesibilitas, adaptabilitas, rangsangan inderawi, kontrol, aktifitas, kesesakan, privasi, makna, dan legibilitas.
2. Teori Paul A. Bell, dkk (1978), tentang persepsi sebagai produk interaksi antara individu dengan objek fisik. Lihat Diagram II-1
3. Teori Atkinson Rita L., dkk (1981), tentang motiv, Harapan dan Minat sebagai faktor internal dari sifat individu.

#### **B. Kelompok Teori Pendukung :**

1. Teori Woodwort dalam Gerungan (2000), tentang kemungkinan persepsi yang terjadi sebagai produk interaksi individu dengan setingnya, yaitu : individu menentang lingkungan, individu memanfaatkan lingkungan, individu ikut serta pada apa yang sedang berjalan dalam lingkungannya, dan individu menyesuaikan diri dengan lingkungannya.
2. Teori Hall (1966), tentang perbedaan sikap dan jarak sebagai respon manusia dalam melakukan interaksi dengan sesamanya, yang terwujud dalam dimensi jarak intim, jarak sosial, dan jarak publik.
3. Teori, ataupun pendapat dari beberapa ahli yang dianggap sesuai dan relevan untuk dijadikan pendukung terhadap teori utama.

## **2.2. Hipotesa**

Ada hubungan kurang terpenuhinya Tuntutan Atribut Persepsi Pejalan Kaki pada Seting Ruang Publik terhadap Jembatan Penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di kawasan Jatingaleh Semarang

## **2.3. Operasional Variabel :**

Dalam penelitian ini terdapat dua variabel, yaitu variabel terikat dan variabel bebas. Variabel bebas berbentuk persepsi pejalan kaki dengan indikator motiv, harapan, dan minat pejalan kaki terhadap jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian. Sedang variabel terikat berbentuk jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antara jalur pedestrian pada seting ruang publik dengan indikator kenyamanan, aksesibilitas, visibilitas, sosialibilitas dan keamanan.

Penentuan variabel penelitian, dilakukan melalui observasi lapangan dengan menggunakan metoda "Person Centered Mapping" dan "Place Centered Mapping", untuk mengetahui bentuk minat pejalan kaki. Sedang menentukan variabel bebas yang berupa atribut, didasarkan pada realitas di lapangan dan landasan teori yang diterapkan dalam penelitian untuk menyusun daftar pertanyaan guna mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap jembatan penyeberangan pada seting ruang publik di kawasan jatingaleh semarang.

Adapun variabel yang akan dioperasionalkan dalam penelitian ini adalah :

### **2.3.1. Variabel Bebas (berbentuk persepsi pejalan kaki) atribut :**

#### **A. Indikator Motiv Pejalan kaki**



Didasarkan pada teori Woodworth dalam Gerungan (2000), tentang kemungkinan persepsi yang terjadi sebagai produk interaksi individu dengan setingnya, yaitu : individu menentang lingkungan (adjustment) atau individu menyesuaikan dengan lingkungannya (adaptif).

#### B. Indikator Harapan Pejalan kaki

Didasarkan pada teori A. Paul Bell, dkk (1978), tentang keberhasilan individu dalam menyesuaikan dengan lingkungan yang menghasilkan penyesuaian diri individu dengan lingkungan (adaptasi) atau penyesuaian keadaan lingkungan terhadap individu (adjustment).

#### c. Indikator Minat Pejalan kaki

Dijaring dengan menerapkan Metoda "Place Centered Mapping" untuk mendapatkan bentuk minat dan metoda wawancara untuk mendapatkan tujuan minat pejalan kaki terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antara jalur pedestrian pada seting ruang public kawasan Jatingaleh. Adapun bentuk minat pejalan kaki sebagai variabel penelitian adalah aman terhadap kendaraan, terpaksa karena hanya satu-satunya, dan banyak anak tangga yang harus dilalui. Sedang untuk tujuan minat pejalan kaki adalah; dapat segera menyeberang, dapat berjalan santai, dan mudah mendapatkan moda angkutan lain.

#### 2.3.2. Variabel Terikat (berbentuk seting ruang berkumpul) :

Dalam menentukan variabel terikat yang berupa keberadaan jembatan penyeberangan pada seting ruang public terhadap pejalan kaki yang berada pada Zona I, Zona II, Zona III dan Zona IV.

### **BAB III**

#### **METODA PENELITIAN**

Pendekatan suatu penelitian yang mempunyai tujuan untuk menemukan **persepsi** yang muncul dari pejalan kaki melakukan aktivitas atau interaksi sosial terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung pada seting **ruang publik** yang dianggap (khususnya pejalan kaki) sebagai fasilitas yang sesuai dengan tuntutan atribut prasarana penghubung antar jalur pedestrian, ditinjau dari **atribut sosialibilitas, kenyamanan, aksesibilitas, visibilitas dan keamanan.**

Dalam penelitian ini mencoba menerapkan pemecahan permasalahan dengan cara kuantitatif rasionalistik, dengan mendudukan hubungan antara variabel bersifat asimetris. Menurut Nazir. M, Ph. D (1999:423), Sifat hubungan asimetris antar variabel berasal dari hubungan antar konsep / teori, yang akan menghasilkan beragam jenis keterkaitan antar variabel. Sedang paham yang dianut didasarkan pada filsafat rasionalisme, yaitu untuk melihat fenomena, menemukan variabel, serta dalam rangka menyusun metoda yang akan diterapkan dalam penelitian.

Menurut Muhadjir (2000), paham rasionalisme meyakini bahwa ilmu yang valid sebagai hasil dari abstraksi, simplikasi, atau idealisasi dari realitas, dan terbukti koheren dengan sistem logikanya. Lebih lanjut dijelaskan oleh Muhadjir (2000), penelitian dengan pendekatan rasionalistik menuntut sifat holistik, dimana obyek penelitian tidak dilepaskan dari konteksnya, artinya konteks tidak dieliminasi. Sifat holistik dari penelitian rasionalistik dicapai dengan menggunakan konstruksi pemaknaan yang didasarkan pada empiri sensual, logik, dan etik. Empiri sensual mendasarkan kebenaran

berlandaskan inderawi manusia, empiri logik mendasarkan kebenaran berlandaskan ketajaman pikir manusia dalam pemberian makna atas indikasi empiri (empiri tidak perlu dijangkau secara tuntas), dan empiri etik mendasarkan kebenaran berlandaskan ketajaman akal budi manusia dalam pemberian makna ideal terhadap indikasi empiri.

Dengan demikian dalam penelitian ini, teori operasional dibangun dengan mendasarkan pada teori Weismann (1981) tentang atribut, teori Paull. A. Bell, dkk (1978) tentang persepsi, dan teori Atkinson Rita L. dkk (1983) tentang faktor internal sebagai sifat ./ karakteristik individu. Dimana teori atribut Weissmann diperlakukan sebagai variabel bebas sedang teori Paull A. Bell dan teori Atkinson terhadapnya diperlakukan sebagai variabel terikat untuk melihat fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di seting ruang public kawasan jatingaleh Semarang. Langkah dalam upaya membangun teori operasional, terlebih dahulu dilakukan abstraksi, simplikasi, atau idealisasi terhadap teori Weissmann, teori Paull A. bell, dan teori Atkinson Rota L, kemudian dilanjutkan dengan pemberian makna dengan tanpa mengabaikan realitas fenomena yang terjadi. Teori operasional dipakai sebagai alat / pedoman dalam melakukan analisis terhadap permasalahan yang akan menjadi objek pengamatan dalam penelitian.

### 3.1. Objek Kajian / Penelitian:

Yang menjadi sasaran sebagai objek penelitian adalah fungsi Jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang public yang memberikan indikasi kecendrungan untuk tidak digunakan sebagai fasilitas

yang sesungguhnya. Sedang pelaku kegiatan interaksi sosial yang dimaksud adalah para pejalan kaki.

Sedang untuk lokasi penelitian yaitu pada ruang publik kawasan Jatingaleh Semarang, dimana terdapat fenomena indikasi kecendrungan kurang atau bahkan tidak bermakna, yaitu berfungsi sebagai sebuah syarat saja bahwa setiap kawasan mempunyai pusat kegiatan padat aktivitasnya, diberikan suatu fasilitas yang kurang / tidak memenuhi atribut penggunaanya.

### 3.2. Alat Rekam Objek Kajian / Penelitian

Alat untuk merekam yang dipersiapkan guna mengumpulkan data tentang seting fisik objek penelitian, atribut pada seting objek penelitian, dan macam motiv, harapan, dan minat pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya atau interaksi sosial pada seting penelitian dalam periode waktu tertentu, berupa :

1. Kamera : digunakan untuk merekam data fisik obyek pengamatan
2. Kertas dan alat gambar : untuk merekam perilaku pejalan kaki sebagai individu ataupun berkelompok dalam mengakomodasikan perilakunya
3. kuesioner : sebagai panduan wawancara awal dengan pejalan kaki sebagai responden
4. Surveyor : membantu peneliti dalam melakukan wawancara terhadap responden

### 3.3. Waktu Pelaksanaan Penelitian :

Pelaksanaan penelitian didasarkan pada waktu puncak kegiatan setiap harinya. Dalam hal ini program pengamatan aktivitas pejalan kaki terbagi dalam tiga tahap/ periode perkuliahan dalam sehari, yaitu :

1. Tahap / periode pertama : pkl. 07.00 s/d pkl 10.00
2. Tahap / periode kedua : pkl. 12.00 s/d pkl 14.00
3. Tahap / periode ketiga : pkl 16.00 s/d pkl 18.00

Melihat aktivitas yang terjadi sehari-hari, maka waktu untuk melaksanakan penelitian yaitu dengan mengambil waktu yang relatif padat aktivitas terutama waktu pada waktu pagi, tengah hari (siang) dan waktu sore. Kondisi tersebut saat para pengguna ruang publik bergerak secara bersama-sama. Pada kenyataannya waktu yang telah ditentukan kadang-kadang mengalami pergeseran waktu diantara 30 menit sampai 60 menit. Untuk dapat mengatasi kondisi tersebut diambil rata-rata interval waktu 2 (dua) Jam setiap pengamatan hal ini bertujuan untuk memperoleh jumlah responden yang memadai.

#### B. Penerapan Waktu Pelaksanaan Pengambilan Data Sampel / Responden

Kriteria/dasar pertimbangan :

1. Memperoleh kemudahan koordinasi dengan surveyor (pembantu peneliti)
2. Mengantisipasi maju mundurnya awal dan akhir jam aktivitas

#### 3.4. Pentahapan Langkah Penelitian

Pentahapan langkah dalam penelitian ini secara garis besar adalah sebagai berikut :

a. Tahap Persiapan penelitian :

- 1). Mempelajari karakteristik objek penelitian
- 2) Membuat tabel untuk mendata perilaku pejalan kaki dengan metoda “Place Centered Mapping”
- 3) Membuat “Angket”
- 4) Melakukan tes angket terhadap responden pada lokasi yang sama
- 5) Menyempurnakan angket

b. Tahap Pelaksanaan Penelitian

- 1) Melakukan pendataan perilaku pejalan kaki dengan metoda “Place Centered Mapping”
- 2) Melakukan pendataan tentang persepsi pejalan kaki dengan metoda angket tertutup
- 3) Melakukan tabulasi terhadap data hasil angket tertutup.
- 4) Menganalisis dan membuat interpretasi data.
- 5) Menarik kesimpulan penelitian dan membuat saran

### 3.5. Penentuan Responden

Menurut Muhadjir (2000) pengambilan sampel dalam penelitian dapat dibedakan menjadi empat yaitu : sampel sistematis, sampel acak, sampel kuota, dan sampel purposive. Dalam penelitian ini pengambilan sampel mahasiswa sebagai responden, digunakan dengan cara purposive, yaitu populasi yang nampaknya homogen namun sebenarnya secara sistematis bersifat heterogen. Sifat Homogen ditunjukkan oleh

mayoritas menganggap fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang publik kawasan Jatingaleh adalah pejalan kaki, sedang sifat heterogen ditunjukkan oleh beragamnya jawaban mengenai persepsi tentang fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang public kawasan Jatingaleh bagi pengguna ruang public khususnya para pejalan kaki.

Menurut Mantra dalam Singarimbun & Effendi (1982), jumlah sampel didasarkan pada prinsip keterbatasan waktu, biaya, dan tenaga. Melihat para pengguna ruang publik, khususnya pejalan kaki rata-rata sehari setiap periode pengamatan mencapai  $\pm 150$  responden. Dalam kepentingan penelitian ini mengambil jumlah sampel sebanyak 100 responden pejalan kaki yang dianggap dapat mewakili kawasan tersebut.

### 3.6. Variabel Penelitian :

Menurut Effendi (dalam Singarimbun & Effendi, 1982), variabel adalah suatu konsep yang mempunyai variasi nilai. Misal : konsep badan bukan sebagai variabel, namun berat badan merupakan variabel, karena memiliki nilai yang berbeda. Dalam penelitian ini terdapat dua variabel, yaitu variabel bebas / pengaruh dan variabel terikat/ terpengaruh. Adapun wujud dari kedua variabel tersebut adalah :

1. Variabel bebas/ pengaruh : Persepsi pejalan kaki terhadap fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang publik, yang akan dijarang melalui indikator pengamatan terhadap : Motiv, Minat, Harapan para pejalan kaki

2. Variabel terikat / terpengaruh : Fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang public yang terbagai dalam Zona I, II, III dan IV
3. Untuk memperjelas variabel yang akan diamati dalam penelitian, dapat dilihat tabel : 3-1; tentang variabel bebas/pengaruh dan Tabel : 3-2; tentang variabel terikat / terpengaruh.

Tabel : 3-1

Keterkaitan antara Variabel Bebas, indikator, dan Tolok ukur penelitian

(VARIABEL BEBAS)	INDIKATOR PERSEPSI	TOLOK UKUR	
PERSEPSI PEJALAN KAKI TERHADAP FUNGSI JEMBATAN PENYEBERANGAN SEBAGAI PRASARANA PENGHUBUNG ANTAR JALUR PEDESTRIAN PADA SETING RUANG PUBLIK	MOTIV	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pejalan kaki menentang eksistensi fungsi jembatan penyeberangan</li> <li>2. Pejalan kaki menyesuaikan eksistensi jembatan penyeberangan pada seting ruang public</li> </ol>	
	HARAPAN	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seting tangga di rubah (adjustment) atau butuh alternative lain</li> <li>2. Seting tangga dibiarkan apa adanya (adaptasi)</li> </ol>	
	MINAT	TUJUAN MINAT	RASA MINAT
		Dapat segera menyeberang	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aman thd kendr.</li> <li>2. terpaksa</li> <li>3. banyak anak tanggal</li> </ol>
		Dapat berjalan santai	
		Mudah mendapatkan moda angkot lain	



Tabel : 3-2

Keterkaitan antara Variabel Terikat, Indikator dan Tolok ukur penelitian

(VARIABEL TERIKAT)	INDIKATOR ATRIBUT	TOLOK UKUR	
ATRIBUT FUNGSI JEMBATAN PENYEBERANGAN SEBAGAI PRASARANA PENGHUBUNG ANTAR JALUR PEDESTRIAN PADA SETING RUANG PUBLIK PENGGUNA PEJALAN KAKI (Zona I, II, III & IV)	KENYAMANAN	1. Indera PENGLIHATAN	1. Control suasana 2. Butuh konsentrasi
		2. Indera PENDENGARAN	1. Ramai 2. Sepi
		3. Indera PERABA/ RASA	1. Panas 2. Teduh 3. Jauh 4. Dekat
	AKSESIBILITAS	1. Jauh (tanpa halangan) 2. Dekat (jarak, waktu)	
	VISIBILITAS	1. Terhalangi 2. Bebas pandangan	
	PRIVASI/ KESESAKKAN	1. Memalingkan badan 2. Berjalan biasa	
	SOSIALIBILITAS & KEAMANAN	1. Longgar 2. Sempit dan 1. Berpegangan tangan 2. Berpegangan reling tangga	
	MAKNA	1. Ada yang menggunakan 2. Ada yang tidak menggunakan (menyeberang langsung walaupun ada pembatas)	

### 3.7. Langkah Penyusunan Metoda untuk Merekam Data :

Secara umum sifat data dibagi menjadi dua kelompok, yaitu kelompok data primer dan data sekunder. Kelompok data sekunder adalah data yang didapatkan dari instansi / dinas terkait, sedang data primer didapat melalui observasi lapangan, wawancara dan angket tertutup.

Rekaman data melalui observasi lapangan, dalam penelitian ini dengan menerapkan metode “Place Centered Mapping” yang digunakan untuk merekam perilaku pejalan kaki dalam bentuk minat terhadap fungsi jembatan penyeberangan sebagai

prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada periode waktu tertentu dengan menerapkan prinsip kejenuhan informasi. Sedang untuk merekam persepsi pejalan kaki yang berupa motif, minat, dan harapan terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang public, ditetapkan metoda angket tertutup.

Lingkup penelitian ini termasuk dalam penelitian bidang psikologi lingkungan, yaitu dalam upaya ingin mengetahui seberapa besar keterkaitan antara faktor persepsi tuntutan atribut pejalan kaki terhadap fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang publiK, sehingga dapat menimbulkan pergeseran fungsi sebagai fasilitas pelindung/ keamanan bagi penggunanya khususnya pejalan kaki.

Untuk menjawab permasalahan tersebut diatas, maka perlu terlebih dahulu menyusun metoda / alat yang akan dipergunakan untuk melihat permasalahan tersebut diatas. Adapun langkah-langkah dalam upaya menyusun alat untuk melakukan penelitian, adalah sebagai berikut :

Langkah pertama, melakukan penyederhanan\ terhadap teori Weismann (1981), dengan tetap mendasarkan pada realitas permasalahan fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang public (Zona I, II, III dan IV) kawasan Jatingaleh Semarang. Langkah penyederhanaan terhadap teori Weismann, dimaksudkan agar dalam pemberian makna terhadap masing-masing atribut untuk ditemukan kemenduaan makna yang dapat mengakibatkan kerancuan terhadap penyusunan daftar pertanyaan yang akan dioperasionalkan di lapangan.

Dengan demikian, teori atribut Weismann (1981) yang akan diterapkan dalam penelitian ini adalah :

- a) Kenyamanan
- b) Sosialibilitas
- c) Kesusakan/ Privasi
- d) Aksesibilitas
- e) Visibilitas
- f) Keamanan

Langkah Kedua, yaitu pemberian makna terhadap teori atribut Weismann (yang telah terpilih untuk mengamati permasalahan) yang akan diperlakukan sebagai variabel bebas / pengaruh dan pemberian makna terhadap teori Atkinson Riat L., dkk (1983) tentang motif, minat dan harapan sebagai faktor internal dari sifat individual manusia, yang terhadapnya akan diperlakukan sebagai variabel terikat/ terpengaruh.

Menurut Sarwono (1995), objek yang dipikirkan manusia adalah segala sesuatu (benda, orang, hal, isu) yang dinilai oleh manusia. Dimensi pertimbangan yang diterapkan adalah sesuai skala positif-negatif, misal : baik-buruk-jelek-bagus, haram-halal, dan sebagainya. Adapun pemberian makna terhadap variabel bebas dan variabel terikat dalam penelitian ini adalah :

A. Pemaknaan terhadap teori atribut Weismann sebagai variabel terikat :

1. Item/domain pertanyaan atribut Kenyamanan mengandung makna : menunjang operasional kegiatan interaksi sosial pejalan kaki yang menyangkut aspek panca indera manusia, yaitu :

- a) subdomain indera penglihatan : kontrol suasana dan butuh konsentrasi  
(keterangan : subdomain dalam pernyataan indera peenglihatan berupaya agar tidak terjadi kemenduaan pemaknaan dengan item pernyataan atribut visibilitas, dan dengan didasari oleh teori A. I. Schiffenbauer, dkk 1977)
- b) subdomain indera pendengaran : ramai dan sepi
- c) subdomain indera perasa : tidak terdapat makna untuk penilaian terhadap permasalahan penelitian.
- d) subdomain indera penciuman : tidak terdapat makna untuk penilaian terhadap permasalahan penelitian.
- e) subdomain indera peraba : menurut Atkinson Rita L, dkk (1983), indera peraba bukan sebagai indera tunggal, namun sekurangnya memiliki empat indera, yaitu : indera peraba (pressure), rasa sakit (pain), panas dan dingin. Dimana keempat indera tersebut termasuk dalam indera kulit. Sedang dalam penelitian ini yang dimaksud sebagai indera peraba adalah menyangkut : Panas dan Dingin.

2. Items / domain pertanyaan atribut Aksesibilitas mengandung makna : kemudahan pencapaian dalam melakukan gerak, baik dalam rangka melalui atau pada saat menggunakan fasilitas yang dimaksud. Dalam penyusunan angket (untuk operasional) subdomain pernyataan menyangkut kesan jauh, dan kesan dekat.

3. Iems/domain pertanyaan atribut Visibilitas mengandung makna : kemampuan seting ruang public terhadap keberadaan jembatan penyeberangan untuk memberi efek kemudahan dalam melihat/ terlihat oleh pengguna yang diinginkan. Dalam penyusunan

angket (untuk operasional) subdomain pernyataan menyangkut keadaan terhalangi, atau tidak terhalangi.

4. Items/ domain pertanyaan atribut kesesakkan/Privasi mengandung makna : dapat dengan mudah memonitor informasi yang terlihat dan terdengar baik yang masuk atau keluar dari obyek pengamatan. Dalam penyusunan angket (untuk operasional) subdomain pernyataan menyangkut kesan memalingkan badan bila berpapasan dengan orang lain dan tetap berjalan tanpa memalingkan badan bila berpapasan dengan orang lain.

5. Items / domain pertanyaan atribut Sosialibilitas mengandung makna : sifat fleksibilitas pelaku ketika melakukan kegiatan interaksi sosial. Dalam penyusunan angket (untuk operasional) subdomain pernyataan menyangkut kondisi pelaku dalam keadaan berjalan tetap dapat bercakap-cakap (longgar) dan harus berhenti sejenak atau terputus pembicaran (sempit).

6. Items / domain pertanyaan atribut makna mengandung makna : kemampuan keberadaan jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian dapat berfungsi secara optimal dalam menunjang keberlangsungan kegiatan interaksi para pejalan kaki.

Dalam penyusunan angket (untuk operasional) sub domain pernyataan menyangkut dapat untuk menyeberang dan tidak dapat dipergunakan (menyeberang langsung walaupun ada pembatas jalan).

Dengan demikian subdomain untuk masing-masing item pernyataan atribut sebagai variabel terikat dalam penelitian, adalah sebagai berikut :

1. Items / domain pertanyaan atribut Kenyamanan dibagi menjadi lima kelompok pernyataan subdomain sebagai berikut :

1) subdomain pertanyaan indera penglihatan :

- a) kontrol suasana : dengan kriteria penilaian terhadap obyek penelitian ; mengenai adanya keleluasaan dalam mengontrol segala posisi sesuai dengan tujuan, akan menimbulkan persepsi terhadap daerah ruang yang dirasa layak untuk melakukan kegiatan berjalan santai.
- b) Butuh konsentrasi : dengan kriteria penilaian terhadap obyek penelitian ; tentang kesan banyak anak tangga yang harus dilalui yang ditangkap pejalan kaki pada posisi awal menaiki tangga tsb, menimbulkan persepsi yang hanya layak untuk melakukan kegiatan bersifat sementara, membutuhkan cukup waktu.

2) subdomain pertanyaan indera pendengaran :

- a) Ramai : dengan kriteria penilaian terhadap obyek penelitian; tentang faktor lalu lalang pejalan kaki, menimbulkan persepsi yang hanya dirasa layak untuk melakukan kegiatan berjalan dengan rasa aman (banyak orang).
- b) Sepi : Dengan kriteria penilaian terhadap obyek penelitian; tentang faktor lalu lalang pejalan kaki, menimbulkan persepsi yang hanya layak untuk melakukan kegiatan menunggu bersama teman/ orang lain (takut kesendirian).

3) subdomain pertanyaan indera peraba :

- a) panas : dengan kriteria penilaian terhadap obyek penelitian yang berkaitan dengan terjadinya para pejalan kaki yang berjalan secara cepat, sehingga akan menimbulkan persepsi yang hanya layak untuk melakukan kegiatan yang membutuhkan keluar keringat banyak
- b) teduh : dengan kriteria penilaian terhadap obyek penelitian; yang berkaitan dengan terjadinya para pejalan kaki, sehingga akan menimbulkan persepsi yang hanya layak untuk melakukan kegiatan berjalan santai dengan ngobrol sesama teman.

2. Item / domain pertanyaan atribut Aksesibilitas dengan kriteria pertimbangan :

Untuk mengetahui persepsi pejalan kaki tentang atribut aksesibilitas, diterapkan penilaian tentang kesan : jauh dan dekat sebagai subdomain pertanyaan jarak dari posisi jembatan penyeberangan menuju jalur pedestrian, ke pasar, toko atau sebaliknya sebagai tujuan para pejalan kaki. Aktivitas-aktivitas sebagai tujuan pejalan kaki dari Zona pada setting ruang public terhadap jembatan penyeberangan yang dimaksud adalah :

- a) Jarak posisi JP terhadap seberang jalan, : berjarak 20 m s/d 40 m
- b) Jarak posisi JP terhadap moda angkutan, : berjarak 5 m s/d 10 m
- c) Jarak posisi JP terhadap pasar, toko : berjarak 15 m s/d 30 m

3. Item / domain pertanyaan atribut Visibilitas dengan kriteria pertimbangan : untuk mengetahui persepsi pejalan kaki tentang atribut visibilitas, diterapkan penilaian tentang kesan : terhalangi dan tidak terhalangi ; mengundang dan tidak mengundang sebagai subdomain pertanyaan terhadap kemampuan / keleluasaan untuk melihat jembatan

penyeberangan dari jarak tertentu yang kemudian ada akses yang nampak jelas dari segala Zona pada seting ruang public

4. Item / domain pertanyaan atribut kesesakkan/Privasi dengan kriteria pertimbangan :

Untuk mengetahui persepsi pejalan kaki tentang atribut kesesakkan/privasi, diterapkan penilaian tentang kesan : memalingkan badan dan tetap berjalan sebagai subdomain pertanyaan dari kemampuan/ sifat fungsi jembatan penyeberangan dalam rangka memberikan perlindungan untuk melakukan kegiatan berjalan tanpa harus bersinggungan dengan orang lain.

5. Item / domain pertanyaan atribut Sosialibilitas dengan subdomain : Untuk mengetahui persepsi pejalan kaki tentang atribut sosialibilitas, diterapkan penilaian tentang kesan : longgar ( 0,5 s/d 1,5 m) dan sempit ( 0 s/d 0,5 m) sebagai subdomain pertanyaan terhadap kecenderungan sikap pejalan kaki yang menggunakan bila berpapasan harus berhenti dan memutus pembicaraan dengan teman atau tetap dapat berjalan sambil bercakap-cakap.

6. Item / domain pertanyaan atribut Makna dengan subdomain : Untuk mengetahui persepsi pejalan kaki tentang atribut makna, diterapkan penilaian tentang kesan : ada yang menggunakan dan tidak ada yang menggunakan (menyeberang langsung walaupun ada pembatas jalan) sebagai subdomain pertanyaan terhadap properti dari seting ruang publik.

B. Pemaknaan terhadap teori Atkinson Rita L, dkk (1983:225), dkk tentang motiv, harapan, dan minat sebagai faktor internal dari sifat individual manusia, yang akan dijadikan sebagai variabel bebas :



1. Item / domain pertanyaan motiv pejalan kaki didasarkan pada teori Woodworth tentang empat kemungkinan yang terjadi dari produk interaksi individu dengan lingkungannya, yaitu : individu menentang lingkungan, individu memanfaatkan lingkungan, individu ikut serta pada apa yang sedang berjalan dalam lingkungannya, atau individu menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Dengan mendasarkan teori yang diungkapkan Sarwono (1995), tentang obyek yang dipikirkan manusia yaitu dengan menerapkan pertimbangan skala positif-negatif, maka dalam menyusun domain pertanyaan motiv pejalan kaki terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian adalah : pejalan kaki menolak keberadaan jembatan penyeberangan tersebut atau menyesuaikan terhadap fasilitas yang ada pada setting ruang public tersebut.
2. Item / domain pertanyaan harapan pejalan kaki didasarkan pada teori Paul A. Bell, dkk (1978) tentang persepsi sebagai produk penginderaan manusia terhadap lingkungannya, menghasilkan dua kemungkinan yaitu : individu menyesuaikan lingkungan (adaptasi) atau lingkungan yang harus menyesuaikan dengan individu (adjustment).
3. Item / domain pertanyaan minat pejalan kaki didasarkan pada hasil pengamatan lapangan dengan menggunakan metoda “ Place Centered Mapping” untuk mendapatkan rasa minat pejalan kaki, serta metoda angket tertutup untuk mendapatkan tujuan minat pejalan kaki. Dari hasil pengamatan lapangan tersebut, dapat dikelompokkan ke dalam tiga

kecendrungan tujuan minat pejalan kaki yaitu : dapat segera menyeberang, dapat berjalan santai, dan mudah mendapatkan moda angkutan lain serta tiga kecendrungan bentuk rasa minat pejalan kaki yaitu : aman terhadap kendaraan, terpaksa karena hanya satu-satunya, dan banyak anak tangga yang harus dilalui.

Langkah ketiga, yaitu pembuatan skala respons yang akan diterapkan dalam penyusunan pernyataan dalam angket. Menurut Azwar (2000) penelitian dalam bidang psikologi sering dilakukan dengan menggunakan metoda penskalaan respons (format respon), yaitu format berjenjang dalam menentukan pilihan yang merupakan jawaban terhadap items yang berbentuk pernyataan. Sedangkan bentuk items pernyataan harus bersifat favorable. Items favorable bersifat memihak pada obyek ukur atau yang mengindikasikan tingginya atribut yang diukur, sedangkan items pernyataan yang tidak favorable bersifat tidak memihak pada obyek ukur yang mengindikasikan rendahnya atribut yang diukur.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Azwar (2000) bahwa tidak ada manfaatnya untuk memperbanyak pilihan jawaban, karena hal demikian justru akan mengaburkan perbedaan yang diinginkan di antara jenjang pernyataan tersebut. Selain dapat mengaburkan pilihan jawaban yang sebenarnya, responden juga tidak akan cukup peka dengan banyaknya pilihan jawaban. Misalnya pilihan jawaban dengan sembilan jenjang, yaitu STS (sangat tidak setuju), TS (tidak setuju), ATS (agak tidak setuju), N (netral), AS (agak setuju), S (setuju), SS (sangat setuju). Atau pun pilihan jawaban dengan lima

jenjang, yaitu STS (sangat tidak setuju), TS (tidak setuju), N (netral), S (setuju), dan SS (sangat setuju).

Dengan demikian agar tidak terjadi deferensi terhadap pilihan jawaban yang didasarkan pada tingkat kepekaan calon responden serta mempertimbangkan respons responden yang sedikit-banyak dipengaruhi oleh variabel-variabel yang tidak relevan seperti suasana hati, kondisi dan situasi sekitar, dan kesalahan prosedur administrasi, maka dalam penelitian ini perlu diadakan penyederhanaan terhadap pilihan jawaban menjadi : TS (tidak setuju), N (netral), dan S (setuju). Lebih lanjut dijelaskan oleh Azwar (2000) bahwa pilihan jawaban N (netral) tidak sama dengan jawaban ragu-ragu, namun lebih menunjukkan pada sikap responden yang percaya kalau dirinya berada pada posisi tengah. Dan pilihan jawaban yang diberikan responden sangat tergantung pada sifat pertanyaan yang diajukan kepada responden (favorable atau tidak).

Dari hasil proses tiga langkah tersebut di atas, maka dapat disusun pertanyaan dalam angket yang akan memperlihatkan adanya keterkaitan antara variabel bebas yang berupa motif, minat dan harapan pejalan kaki dengan variabel terikat yang berupa atribut fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian. Keterkaitan antara variabel bebas dan variabel terikat dalam penelitian ini, akan dijadikan alat untuk melihat sejauh mana faktor persepsi berpengaruh terhadap fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang public dikawasan Jatingaleh Semarang.

### 3.8. Metode Analisis Rekaman Data :

Pada tahap analisis, diawali dengan pengelompokan hasil rekaman data dengan melakukan kategorisasi menurut bentuk persepsi yang berupa motiv, minat dan harapan pejalan kaki serta menurut macam atribut fungsi fasilitas yang berupa kenyamanan, aksesibilitas, visibilitas, kesesakan/privasi, sosialibilitas, keamanan dan atribut makna, dengan menggunakan alat bantu hitung program excel.

Hasil kategori tersebut diatas, yang kemudian dilakukan dengan metoda analisis statistik deskriptif untuk melakukan interpretasi guna menjawab pertanyaann dalam penelitian yaitu : untuk mengetahui keterkaitan antara persepsi pejalan kaki dengan atribut fungsi jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang public yang menimbulkan pergeseran fungsi (bermakna ganda) pada periode waktu tertentu.

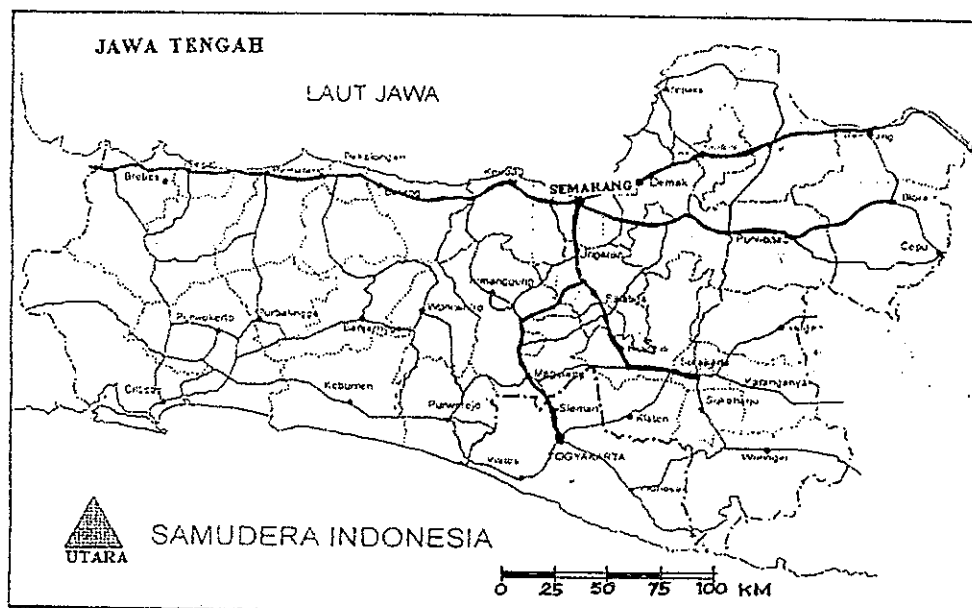
Dengan mendasarkan pada hasil interpretasi tersebut diatas, maka akan ditemukan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

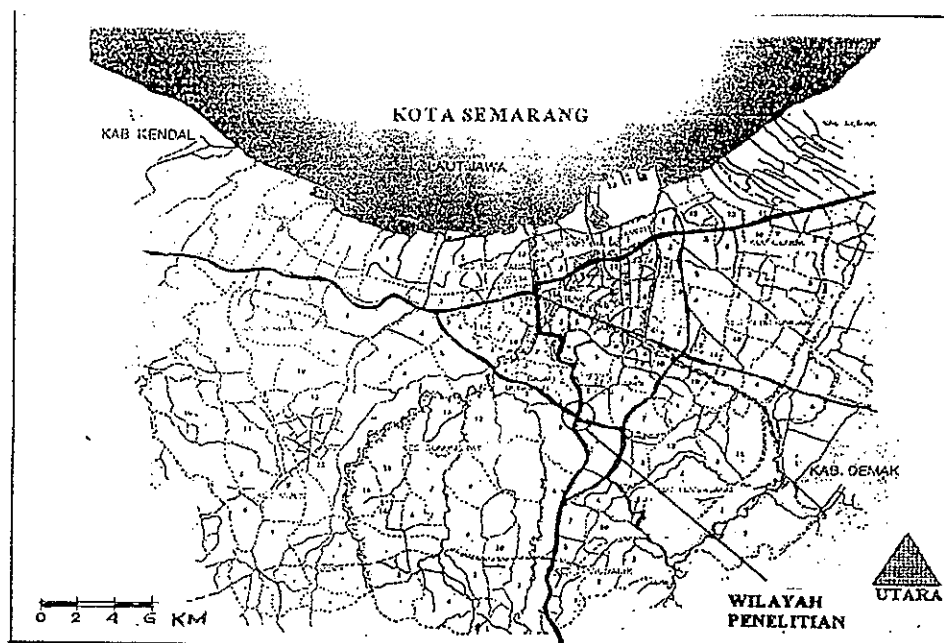
#### A. Gambaran Umum Kota Semarang

Kota Semarang sebagai ibukota Provinsi Jawa Tengah, berada pada  $108^{\circ}$  lintang Timur dan  $7^{\circ}$  bujur Selatan. Kota Semarang secara geografis terletak didaerah pantai Utara pulau Jawa. Sebagai kota terbesar di Jawa Tengah, kota Semarang menjadi pusat pertumbuhan dan pusat pemenuhan kebutuhan bagi kota atau daerah sekitarnya (dapat dilihat Gb: IV-1). Di dalam strategi pembangunan nasional maupun Rencana Umum Tata Ruang Provinsi Jawa Tengah, kota Semarang ditetapkan sebagai ibukota Provinsi juga sebagai kota pusat pertumbuhan skala nasional.



Gambar : IV - 1  
Peta Provinsi Jawa Tengah

Kota Semarang di lalui oleh jalur transportasi nasional dari provinsi DKI Jakarta dan Povinsi Jawa Barat, ke Provinsi Jawa Timur dan sebaliknya pada arah lintasan Timut dan Barat, serta menuju ke Provinsi DI Yogyakarta dan sebaliknya pada arah lintasan Utara dan Selatan (lihat Gb IV-2). Pola jalur transportasi ini berpengaruh pada pola pertumbuhan kota Semarang yang berkembang ke arah Timur, Barat dan Selatan. Sedangkan pertumbuhan kearah Utara tidak dimungkinkan karena berbatasan dengan pantai Utara. Pertumbuhan kearah Barat dan Timur lebih didominasi oleh kegiatan industri karena didukung dengan fasilitas Pelabuhan, Bandar Udara, Stasiun Kereta Api, dan Transportasi jalan Raya. Sedangkan pertumbuhan ke arah Selatan didominasi oleh pemukiman, karena secara geografis kearah Selatan berupa perbukitan sedangkan diwilayah Utara merupakan dataran rendah yang rawan banjir



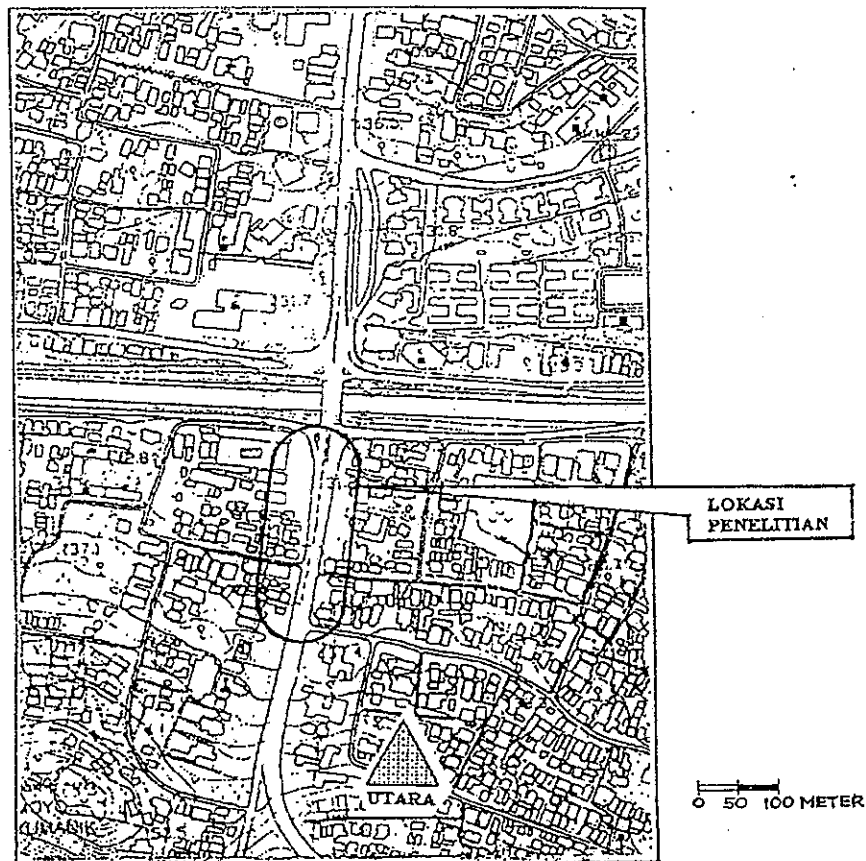
Gambar : IV - 2  
Peta Kota Semarang

## B. Diskripsi Wilayah Pengamatan

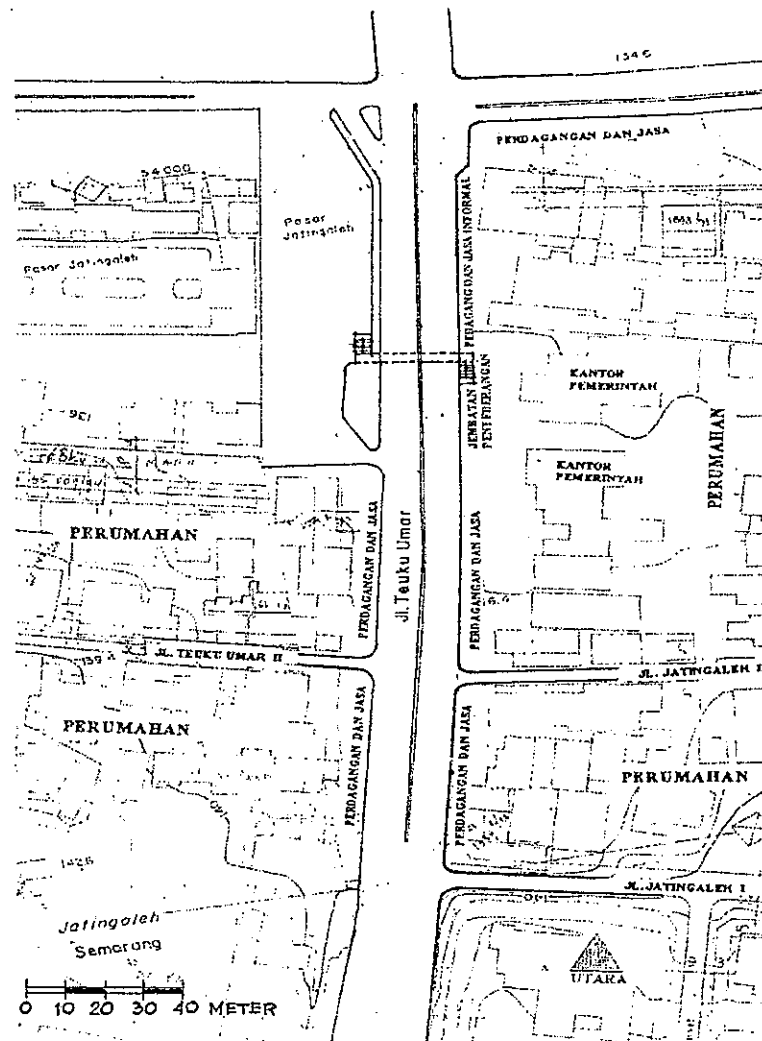
### 1. Lokasi Penelitian

Untuk lokasi penelitian berada di Kawasan pasar Jatingaleh Semarang (lihat GB. IV-3), pada kawasan tersebut terdapat 1 (satu) unit pasar, 1 (satu) buah jembatan penyeberangan, merupakan kawasan interseksi jalan tol dengan jalan arteri primer dimana jalan arteri primer terbagi menjadi dua jalur yang masing-masing jalur terbagi menjadi dua lajur untuk lebih memperjelas gambaran lokasi penelitian dapat dilihat Gambar ; IV-4..

Lokasi penelitian terbagi menjadi 4 (empat) Zona yaitu; Zona I, II, III ; dan Zona IV dapat dilihat pada gambar .(Gb.IV-7, Gb. IV-8)



Gambar : IV - 3  
Peta Lokasi Penelitian (Pengamatan)



Gambar : IV - 4  
Peta Existing Peruntukkan

## 2. Kondisi Fisik

Kondisi fisik spasial ruang publik yang digunakan sebagai obyek dalam penelitian adalah Seting Ruang Publik terhadap Jembatan Penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian. Adapun mengenai elemen pembentuk ruang publik tersebut adalah sebagai berikut :

- Zona I : jalan raya arus kendaraan yang datang dari selatan terdiri dari arus kendaraan datang dari Gombel dan Gombel lama, sedangkan arah utara arus kendaran melalui jalan jalur sisi timur, terdapat pembatas jalan



berupa canstin yang diatasnya dipasang pagar dari besi setinggi  $\pm 1.00$  meter, jalur pedestrian pada sisi timur dan barat jalan Setiabudi, jalan kolektor masuk kedaerah pemukiman yang terletak disebelah timur jalan Setiabudi, terdapat unit-unit bangunan komersial dan perkantoran, ada beberapa pohon peneduh.

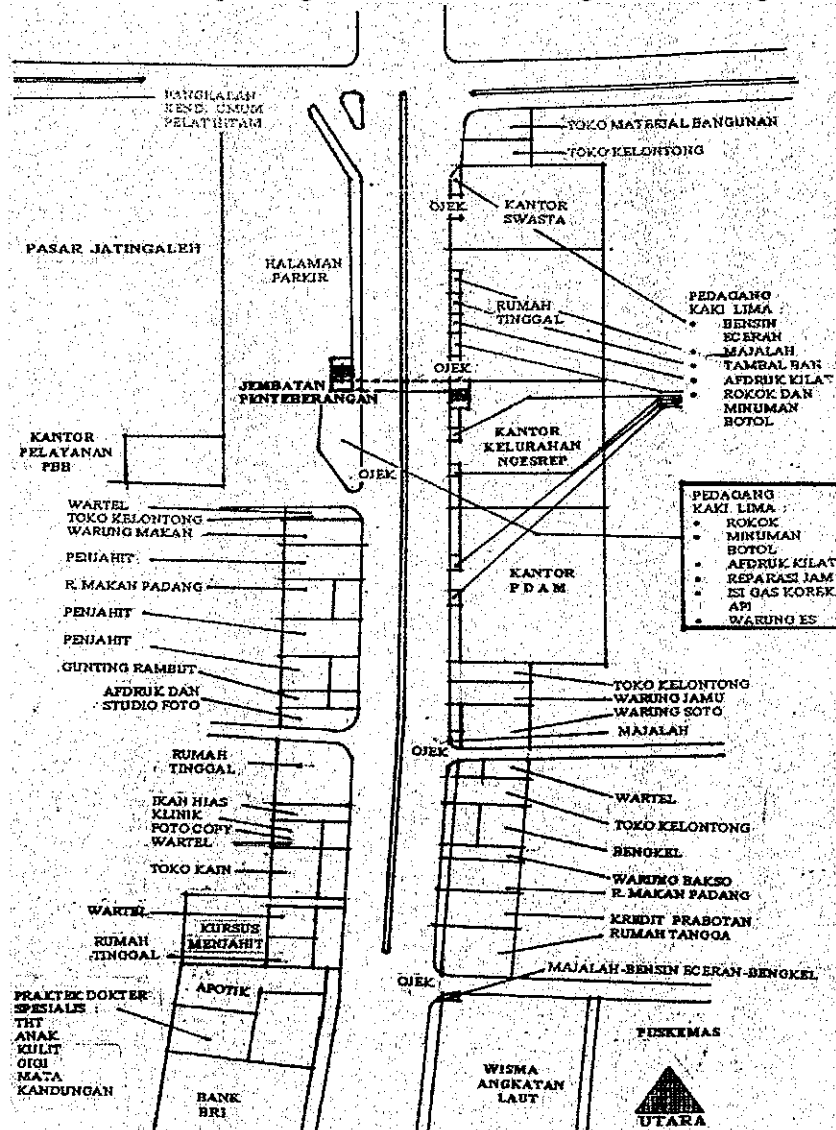
- Zona II : posisi disebelah utara Zona I, kondisi spasialnya mempunyai kemiripan dengan Zona I, hanya jalan lingkungan yang masuk kedaerah pemukiman terletak di sebelah barat.
- Zona III : posisi berada disebelah utara Zona II (dibagian tengah) kawasan pengamatan kondisi spasialnya mempunyai kemiripan dengan zona-zona sebelumnya hanya mempunyai kekhususan yaitu, terdapat jembatan penyeberangan ; terdapat magnet-magnet akses masuk ke pasar jatingaleh ; tempat pemberhentian bus, mikrolet, mobil pemasok bahan-bahan kebutuhan pasar, disamping beberapa gang-gang kecil yang menuju ke daerah permukiman
- Zona IV : Zona yang posisinya paling utara daerah pengamatan, untuk kondisi spasialnya mempunyai kemiripan dengan zona-zona sebelumnya, hanya pada zona ini merupakan perbatasan interseksi jalan tol dan jalan arteri primer,

Untuk dapat lebih memperjelas obyek penelitian secara visual dapat dilihat gambar foto di bawah ini.

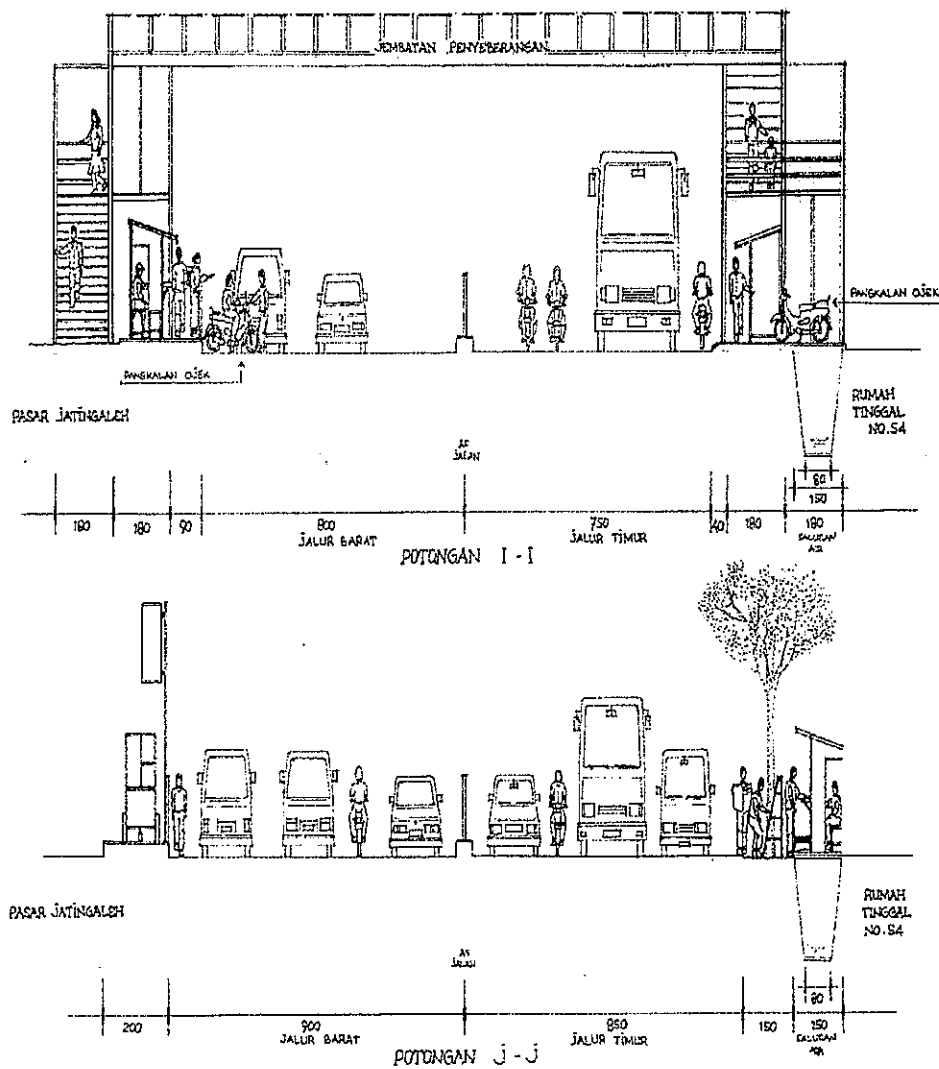


Gb. F-1

Foto Seting Ruang Publik Kawasan Jatingaleh Semarang



Gambar : IV - 5  
Peta Data Fungsi Ruang Publik Wilayah Penelitian



Gb. IV - 6  
Potongan Seting Ruang Publik Kawasan Jatingaleh Semarang

### 3. Kondisi Non Fisik

Kegiatan sehari-hari yang dilakukan oleh para pengguna ruang publik terutama para pejalan kaki yaitu; berjalan dari lingkungan pemukiman/ perumahan diantaranya menuju pasar, toko, ke kantor, menunggu angkot baik bus/ mikrolet demikian pula sebaliknya dari turun angkot menuju ke

lingkungan pemukiman/ perumahan. Sebagian besar aktivitas yang terjadi para pejalan kaki selalu berpindah dari jalur pedestrian satu ke jalur pedestrian yang lain dengan jalan harus memotong jalan besar (Jl. Setiabudi), hanya sebagian kecil yang menggunakan fasilitas jembatan penyeberangan yang ada. Aktivitas padat terjadi pada waktu pagi, siang dan menjelang sore kondisi tersebut sangat padat bahkan kendaraan seakan berhenti, karena para pejalan kaki berlalu lalang menyeberang secara bergantian dengan berbagai keperluan dan kepentingan setiap pengguna ruang publik di kawasan Jatingaleh Semarang.

Jenis aktivitas pejalan kaki pada seting ruang publik sisi timur adalah sebagai berikut ::

- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian berhenti menunggu angkot
- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian berjalan mengikuti jalur pedestrian yang ada kemudian berhenti mencari moda angkot
- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian berjalan menuju jembatan penyeberangan kemudian menaiki jembatan tersebut menuju ke jalur pedestrian sisi barat
- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian kemudian menyeberang menuju jalur pedestrian sisi barat menunggu angkot
- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian berjalan menuju toko/ kantor.

Demikian pula aktivitas para pejalan kaki yang berada pada sisi barat juga melakukan hal yang tidak berbeda dengan sisi timur

#### 4. Data Person Centered Mapping dan Data Place Centered Mapping

##### 4.1. Data Person Centered Mapping

Untuk memperoleh data person center mapping dilakukan 3 kali dalam satu minggu dimana setiap kali pengamatan dilakukan 3 (tiga) kali, penekanan pengamatan cenderung diambil pada sekitar Pk.07.00 dan Pk.10.00 WIB. Adapun hasil aktivitas kecenderungan yang dilakukan oleh pejalan kaki adalah sebagai berikut:

- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian berhenti menunggu angkot
- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian berjalan mengikuti jalur pedestrian yang ada kemudian berhenti mencari moda angkot
- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian berjalan menuju jembatan penyeberangan kemudian menaiki jembatan tersebut menuju ke jalur pedestrian sisi barat
- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian kemudian menyeberang menuju jalur pedestrian sisi barat menunggu angkot
- Pejalan kaki keluar dari jalan lingkungan sisi timur sampai di jalur pedestrian berjalan menuju toko/ kantor.

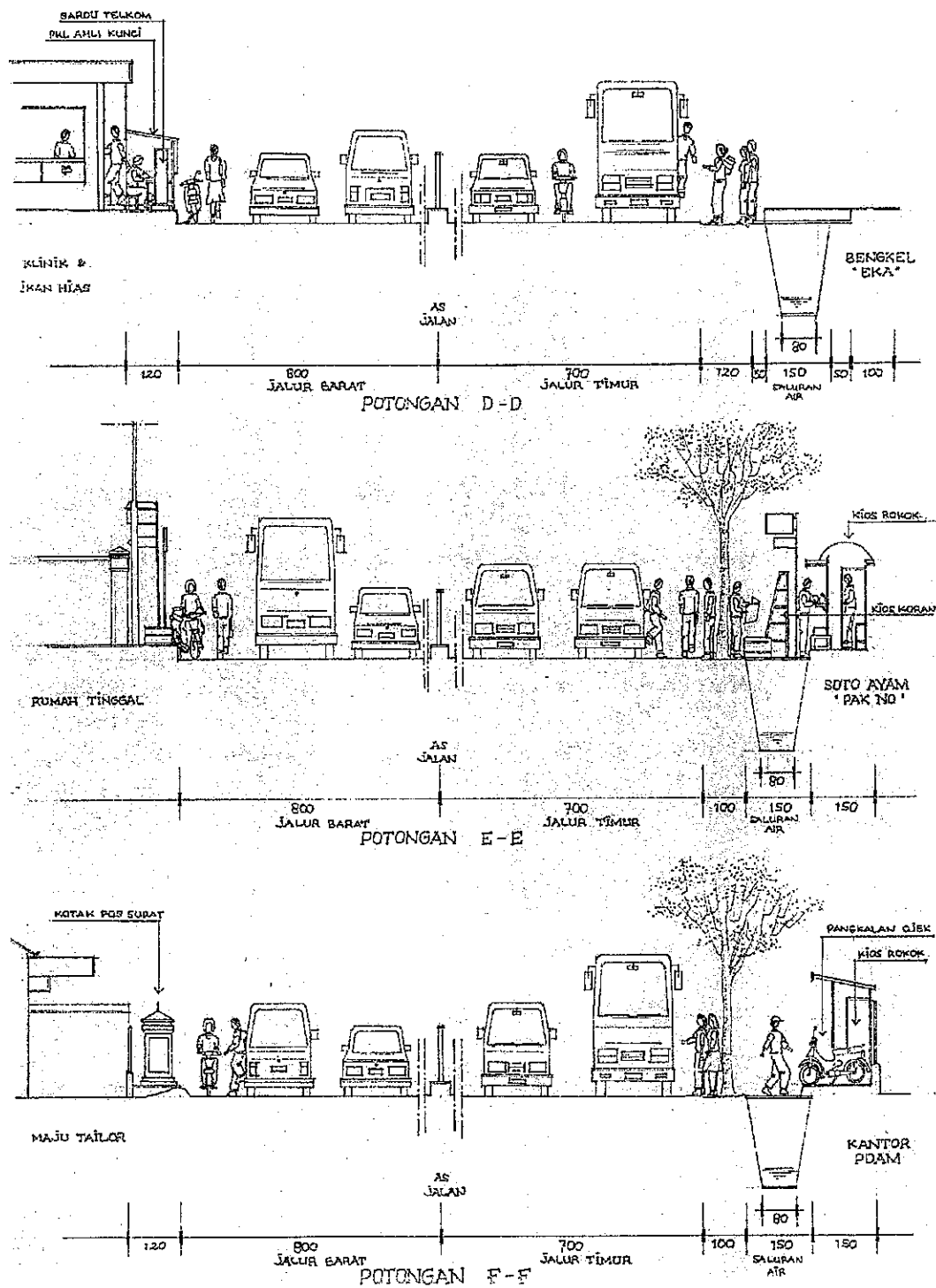
##### 4.2 Data Place Centered Mapping

Untuk pengambilan data place center mapping jumlah frekwensinya sama pada waktu pengambilan data person center mapping, hanya penekanan disini pengamatan kaitan antara aktivitas/ kegiatan yang dilakukan dengan setting ruang

Untuk lebih memperjelas hasil mapping yang diperoleh dapat dilihat beberapa gambar dibawah:



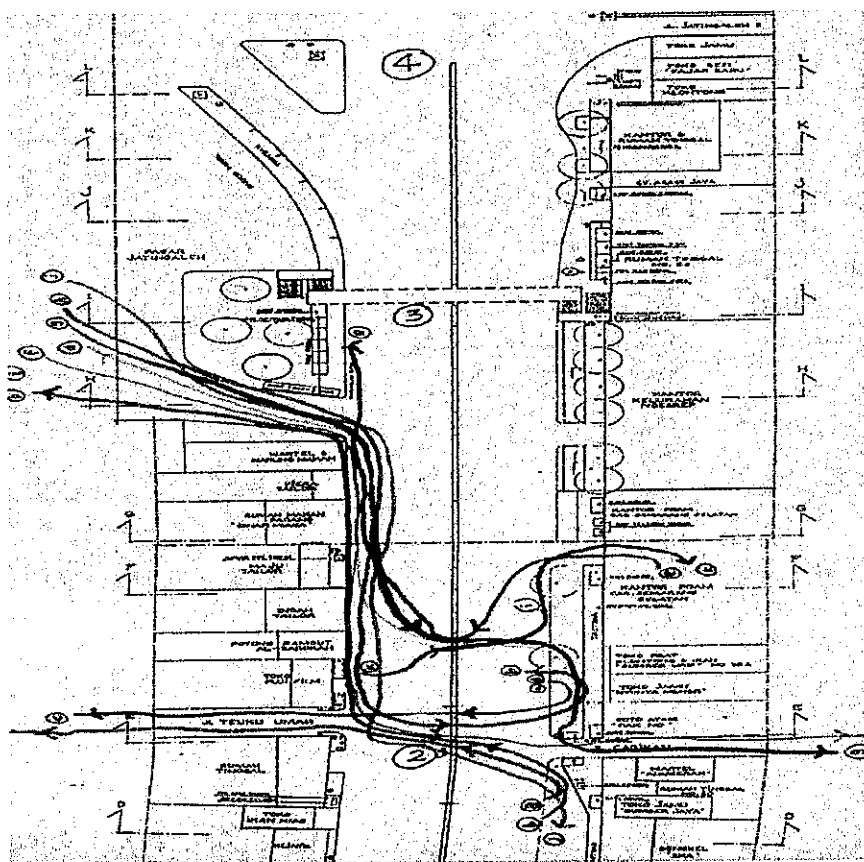
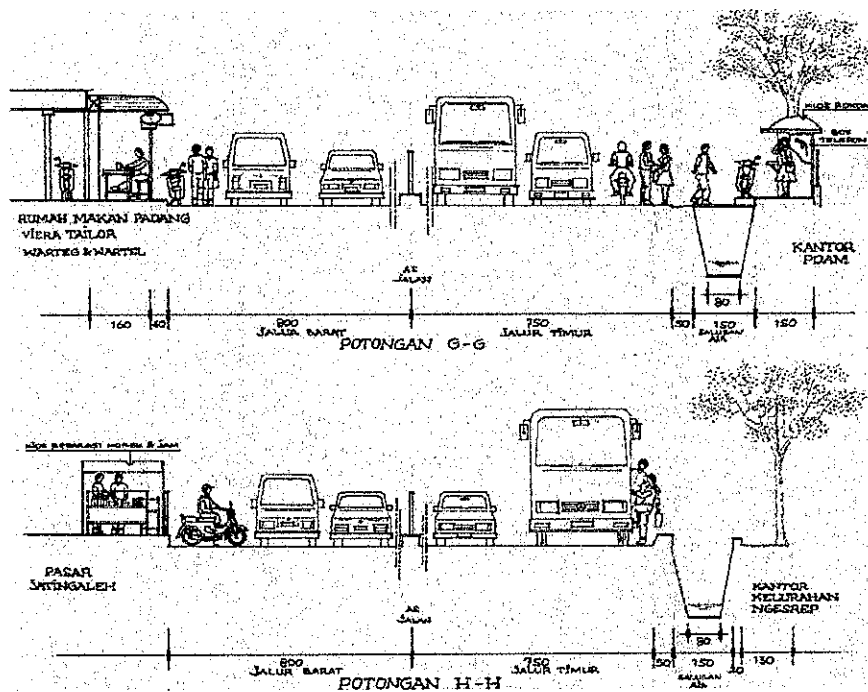




Hasil place centered mapping

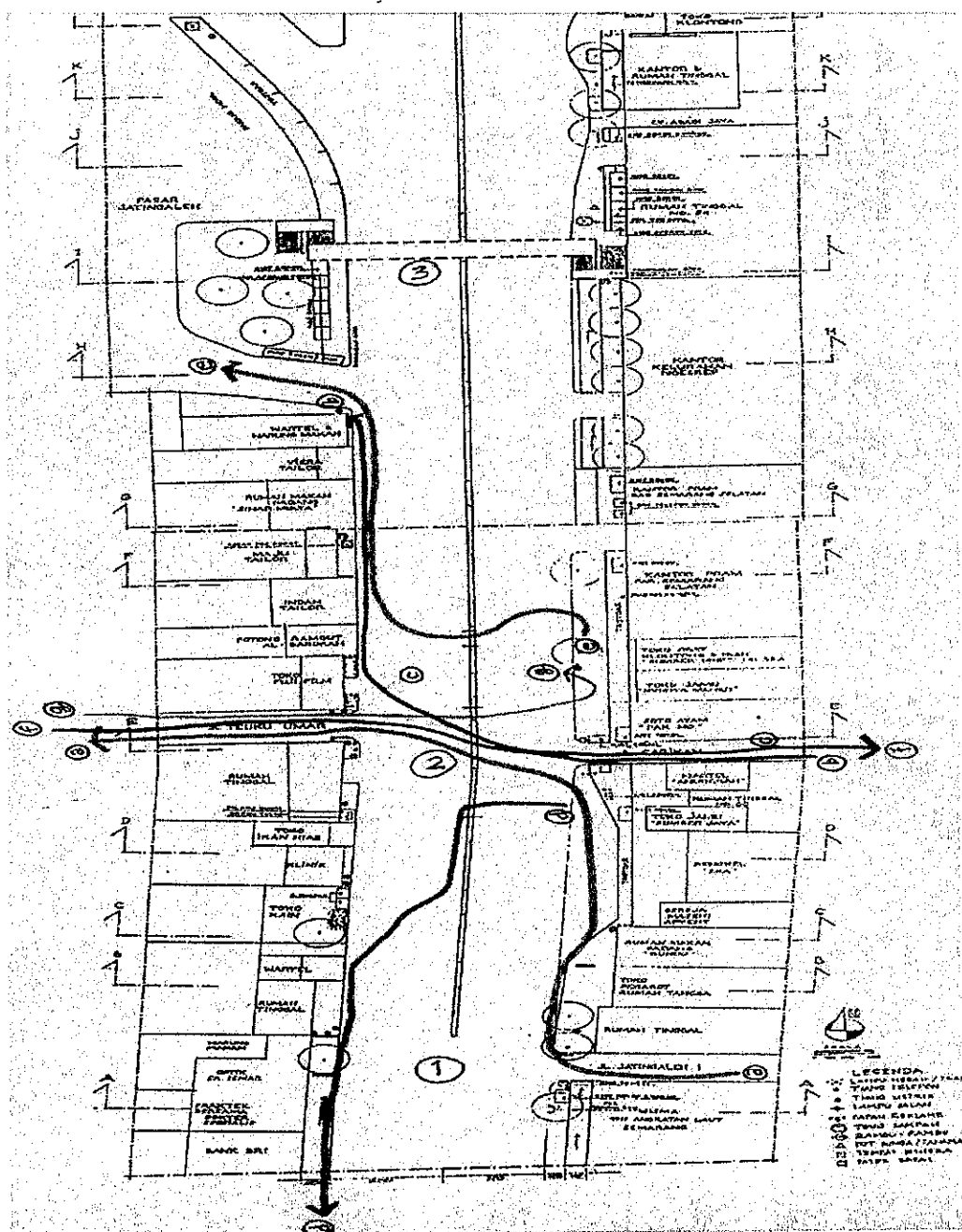






Gambar IV - 11  
Hasil data place centered mapping dan person centered mapping





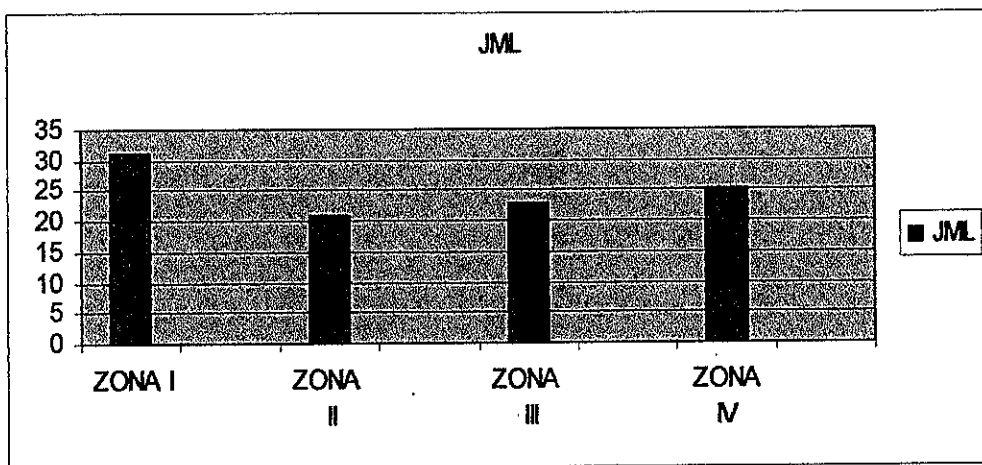


### C. Hasil Penelitian.

1. Hasil Analisa Data Persepsi para Pejalan kaki sebagai pengguna Seting Ruang Publik terhadap Jembatan Penyeberangan sebagai Prasarana Penghubung antar Jalur Pedestrian di Jatingaleh Semarang

a. Analisa data minat para pejalan kaki sebagai pengguna seting ruang publik terhadap Jembatan Penyeberangan sebagai Prasarana Penghubung antar Jalur Pedestrian yang terbagi dalam 4 (empat) Zona/ sisi (bagian) terbagi searah dengan jalan Setiabudi mulai dari pasar Jatingaleh ke arah selatan secara berurutan yaitu : Zona I (paling utara), Zona II, Zona III dan Zona IV (bagian paling selatan) lihat gambar 4-1.

Memperhatikan gambar diagram batang 4-1 minat para pejalan kaki yang menggunakan seting ruang publik, cenderung berada di Zona I dengan jumlah mencapai 31 % (N=100), kemudian urutan kedua Zona IV dengan jumlah 25 % (N=100), disusul urutan ketiga yaitu pada Zona III, dengan jumlah 23 % (N=100) dan Zona II menjadi urutan yang terakhir dengan jumlah mahasiswa 21 % (N=100).

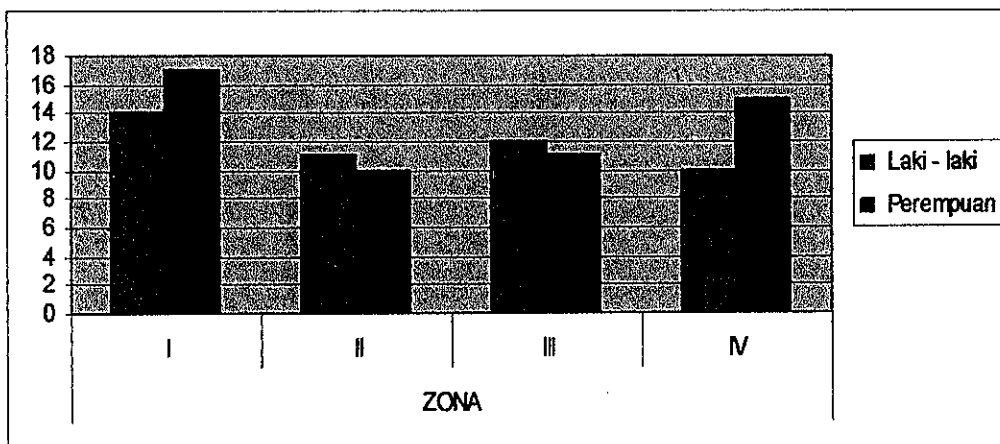


Gambar Diagram Batang : 4 – 1

Persepsi minat pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada Zona I, II, III dan IV.

b. Analisa Data Jenis kelamin pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian.

Memperhatikan gambar diagram batang 4-2 jenis kelamin pejalan kaki perempuan menempati urutan pertama, terutama pejalan kaki yang berada pada Zona I dengan jumlah 17% (N=100), disusul pejalan kaki yang berada pada Zona IV dengan jumlah 15% (N=100), sedangkan jenis kelamin laki-laki menempati urutan kedua, terutama pejalan kaki yang berada pada Zona I dengan jumlah 14% (N=100), kemudian pejalan kaki yang berada pada Zona III dengan jumlah 12% (N=100). Untuk lebih jelas serta rinci dapat dilihat pada gambar diagram dibawah ini.



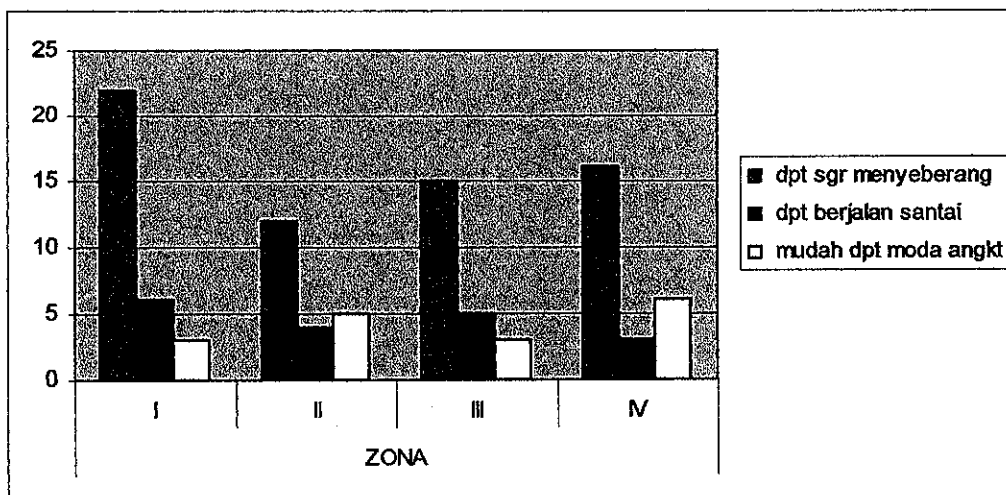
Gambar Diagram Batang : 4 – 2

Keterkaitan jenis kelamin laki-laki dan perempuan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada Zona I, II, III dan IV.

c. Analisa Data Tujuan Minat pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian.

Memperhatikan gambar diagram batang 4-3 tujuan minat untuk dapat segera menyeberang; dapat berjalan santai; mudah mendapatkan moda angkutan lain, para

pejalan kaki, cenderung tujuan minat dapat segera menyeberang yang berada Zona I dengan jumlah mencapai 22 % (N=100), kemudian urutan kedua pada Zona IV dengan jumlah 16 % (N=100), disusul urutan ketiga yaitu pada Zona III, dengan jumlah mahasiswa 15 % (N=100) dan Zona II menjadi urutan yang terakhir dengan jumlah 12 % (N=100). Sedangkan tujuan minat dapat berjalan dengan santai cenderung berada Zona I dengan jumlah 6 % (N=100) dan untuk tujuan minat mendapatkan moda angkutan lain cenderung berada Zona IV mencapai jumlah 6 % (N=100), untuk lebih rinci dapat dilihat pada gambar diagram batang dibawah .



Gambar Diagram Batang : 4 – 3

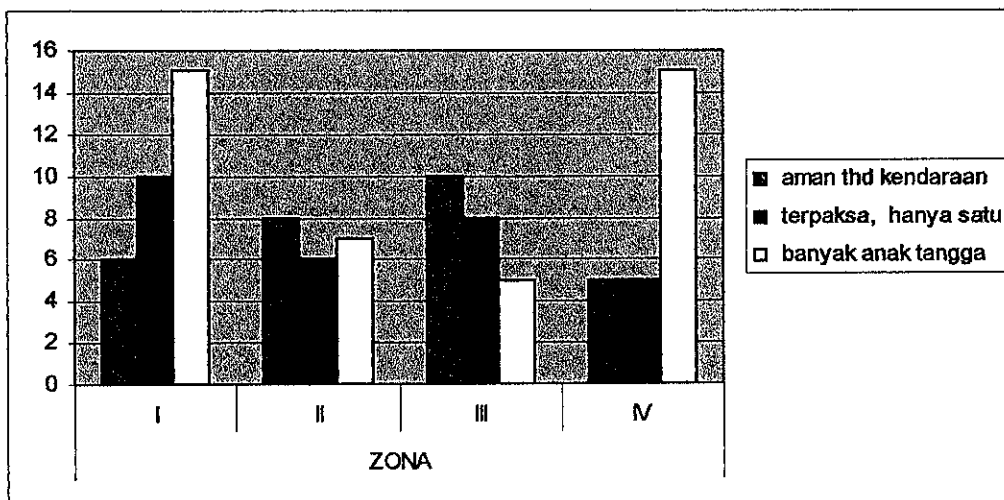
Keterkaitan tujuan minat untuk dapat segera menyeberang, dapat berjalan santai, mudah mendapatkan moda angkutan lain terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada Zona I, II, III dan IV.

d. Analisa Data Rasa Minat pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian.

Dengan gambar diagram batang 4-4 bahwa rasa minat berupa; aman terhadap kendaraan; terpaksa, hanya ada satu; banyak anak tangga yang harus dilalui, para pejalan kaki, rasa minat cenderung banyak anak tangga yang harus dilalui kondisi tersebut



cenderung berada pada Zona I dan Zona IV dengan jumlah masing-masing mencapai 15 % (N=100) sedangkan untuk urutan kedua dimiliki rasa minat aman terhadap kendaraan dan terpaksa karena hanya satu-satunya. Rasa minat aman terhadap kendaraan pejalan kaki yang berada pada Zona III mempunyai urutan pertama dengan jumlah 10% (N=100), sedangkan urutan kedua pejalan kaki yang berada pada Zona II dengan jumlah 8% (N=100). Sedangkan rasa terpaksa karena hanya satu-satunya pejalan kaki yang berada pada Zona I dengan jumlah mencapai 10% (N=100), untuk urutan kedua pejalan kaki yang berada Zona III 8% (N=100). Untuk lebih jelas urutan rasa minat yang lain dapat dilihat secara rinci pada gambar diagram batang dibawah..



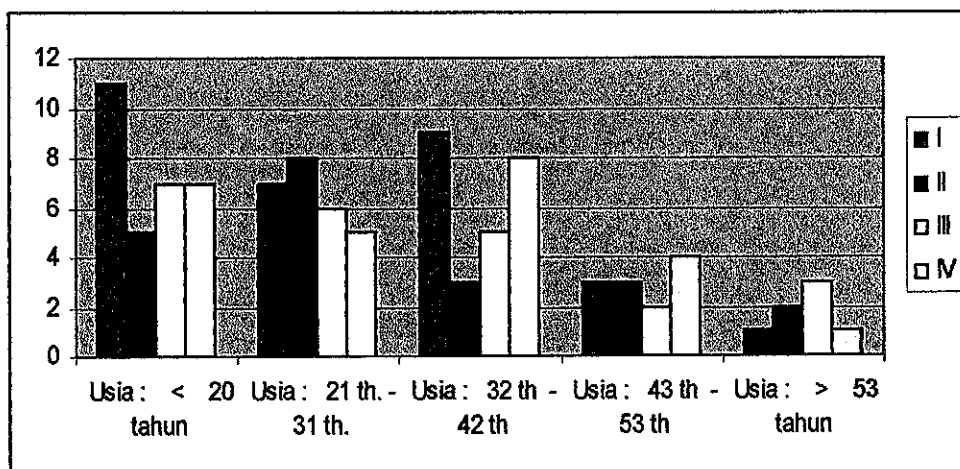
Gambar Diagram Batang : 4 – 4

Keterkaitan Rasa minat aman terhadap kendaraan; terpaksa karena hanya satu-satunya; banyak anak tangga yang harus dilalui, pejalan kaki yang berada pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai parasarana penghubung antar jalur pedestrian pada Zona I, II, III dan IV.

e. Data Tingkat Usia Minat pejalan kaki berada pada seting ruang publik terhadap Jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Memperhatikan gambar diagram batang 4-5 mengenai tingkat usia minat pejalan kaki berupa; usia < 20 tahun (pra produktif); usia 21 th – 31 th (produktif); usia 32 th – 42 th

(sangat produktif); usia 43 th – 53 th (kurang produktif); dan usia > 53 tahun (tidak produktif). Usia pra produktif menempati urutan pertama, terutama pejalan kaki yang berada pada Zona I dengan jumlah mencapai 11% (N=100), urutan kedua pejalan kaki yang berada pada Zona III dan Zona IV dengan masing-masing sejumlah 7% (N=100). Sedangkan tingkat usia produktif menempati urutan kedua, terutama pejalan kaki yang berada pada Zona II dengan jumlah 8% (N=100), kemudian disusul pejalan kaki yang berada pada Zona I dengan jumlah 7% (N=100).. Untuk tingkat usia sangat produktif menempati urutan ke tiga, terutama pejalan kaki yang berada pada Zona I dengan jumlah mencapai 9% (N=100). Adapun untuk lebih jelas dapat dilihat secara rinci pada tabel dibawah ini.

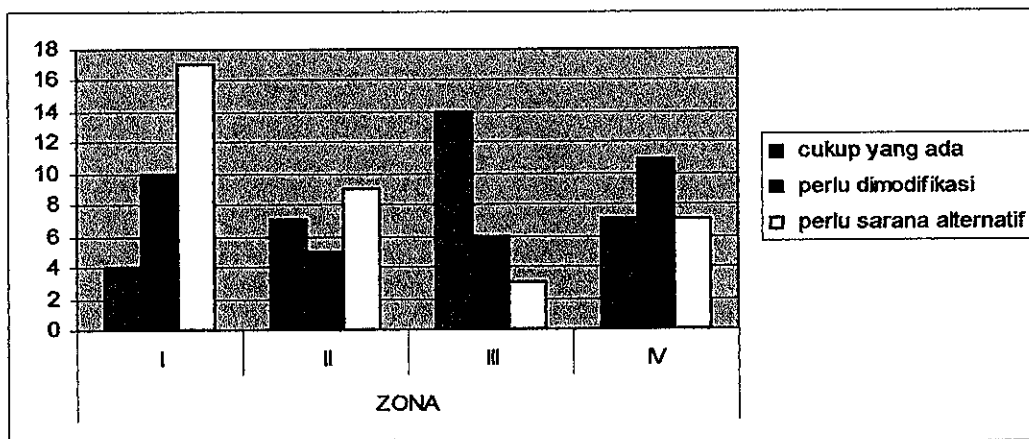


Gambar Diagram Batang : 4 – 5

Keterkaitan Tingkat usia ; pra produktif; produktif; sangat produktif; kurang produktif dan tidak produktif, pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada Zona I, II, III dan IV.

f. Data Harapan Minat pejalan kaki berada pada seting ruang publik terhadap Jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Memperhatikan gambar diagram batang 4-6 mengenai harapan minat berupa; cukup memanfaatkan prasarana yang ada; perlu modifikasi; dan perlu prasarana alternatif, untuk harapan minat perlu prasarana alternatif menempati urutan pertama, terutama pejalan kaki yang berada pada Zona I dengan jumlah mencapai 17% (N=100), urutan kedua pejalan kaki yang berada pada Zona II dengan jumlah 9% (N=100). Sedangkan rasa minat perlu dimodifikasi dan cukup memanfaatkan prasarana yang ada mempunyai kekuatan yang sama. Adapun untuk rasa perlu dimodifikasi menjadi urutan pertama untuk pejalan kaki yang berada pada Zona IV dengan jumlah 11% (N=100), untuk urutan kedua pejalan kaki yang berada pada Zona I dengan jumlah 10 % (N=100). Sedangkan rasa minat cukup memanfaatkan prasarana yang ada untuk urutan pertama pejalan kaki yang berada pada Zona III dengan jumlah mencapai 14% (N=100), untuk urutan kedua pejalan kaki yang berada pada Zona II dan IV masing-masing berjumlah 7% (N=100). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar diagram batang dibawah ini.



Gambar Diagram Batang : 4 – 6

Keterkaitan Harapan minat adaptif berupa; cukup dengan prasarana yang ada dan Harapan minat adjustman yaitu; perlu modifikasi dan alternative lain, pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian pada Zona I, II, III dan IV.

2. Hasil Analisa Data Hubungan antara Tujuan minat; Rasa minat dan Harapan minat dengan atribut hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang pulik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian.

a. Analisa Data Hubungan antara Tujuan minat dapat segera menyeberang dengan tuntutan atribut; sosialibilitas; kesesakkan; kenyamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-7a serta foto IV-2 atribut sosialibilitas yang diperoleh dari 65 responden menyatakan sebagai berikut :

Bahwa seting ruang di jembatan penyeberangan cenderung bersifat sempit, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 48 % (N=65), kemudian netral 7% (N=65), dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=65).

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-7a atribut kesesakan yang diperoleh adalah sebaai berikut:

Melihat suasana ruang jembatan penyeberangan kurang mendukung bila dipergunakan, hal ini diperkuat dengan adanya gerakan/ respons memalingkan badan bila berpapasan orang lain , yang menyatakan setuju sebanyak 43 % (N=65), yang menyatakan netral 5 % (N=65), sedangkan yang menyatakan tidak setuju 5 %.



Foto IV – 2  
Suasana Keberadaan Jembatan Penyeberangan pada seting ruang publik

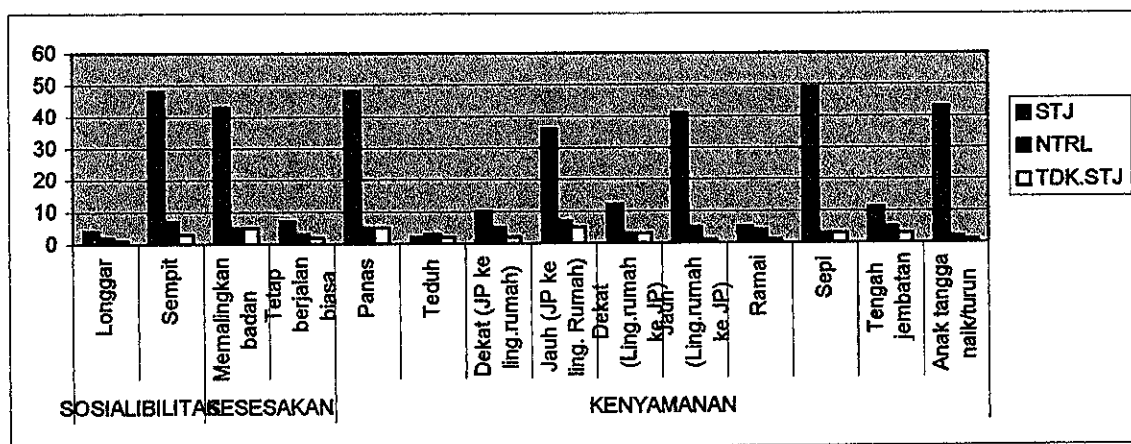
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-7a untuk atribut Kenyamanan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1) Suasana seting jembatan penyeberangan bila dipergunakan, sinar matahari langsung menyengat kulit sehingga terasa sangat panas, yang menyatakan setuju sebanyak 48 % (N=65), netral 5 %, dan yang menyatakan tidak setuju 5 % (N=65)
- 2) Posisi jembatan penyeberangan kearah lingkungan perumahan kurang strategis untuk dapat dijangkau mempunyai jarak cenderung jauh dinyatakan setuju sebanyak 36 % (N=65), netral 7 %, sedang yang menyatakan tidak setuju tidak 5% (N=65).
- 3) Posisi pejalan kaki dari lingkungan perumahan terhadap jembatan penyeberangan mempunyai jarak cenderung jauh, hal ini yang menyatakan setuju sebanyak 41 %

(N=65), yang menyatakan netral 5 %, dan yang menyatakan tidak setuju 1% (N=65).

4) Suasana yang menggunakan jembatan tersebut relatif sedikit (sepi) kondisi ini yang menyatakan setuju 49 % (N=65), netral 3 % dan yang tidak setuju juga 3 % (N=65).

5) Posisi bila akan menggunakan akan merasakan persiapan konsentrasi khusus pandangan kearah anak tangga baik posisi akan naik, yang menyatakan setuju 43% (N=65), sedang yang netral 2% (N=65) dan yang tidak setuju 1% (N=65).



Gambar Diagram Batang : 4 – 7a

Hubungan antara tujuan minat dapat segera menyeberang dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

b. Analisa Data Hubungan antara Tujuan minat dapat segera menyeberang dengan tuntutan atribut; aksesibilitas; visibilitas; keamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-7b serta foto 4-2 atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 65 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Bahwa kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian dari posisi jembatan penyeberangan cenderung jauh, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 45 % (N=65), kemudian netral 1 % (N=65), dan yang menyatakan tidak setuju 3 %.
- 2) Dari posisi jembatan penyeberangan ke arah tempat moda angkutan lain cenderung mudah (dekat), yang menyatakan setuju sebanyak 41 % (N=65), yang menyatakan netral 3 % dan yang menyatakan tidak setuju 1 %.

Posisi jembatan penyeberangan untuk menuju ke pasar, toko relatif jauh, yang menyatakan setuju sebanyak 41 % (N=65), netral 4 %, dan yang tidak setuju 1 % (N=65).

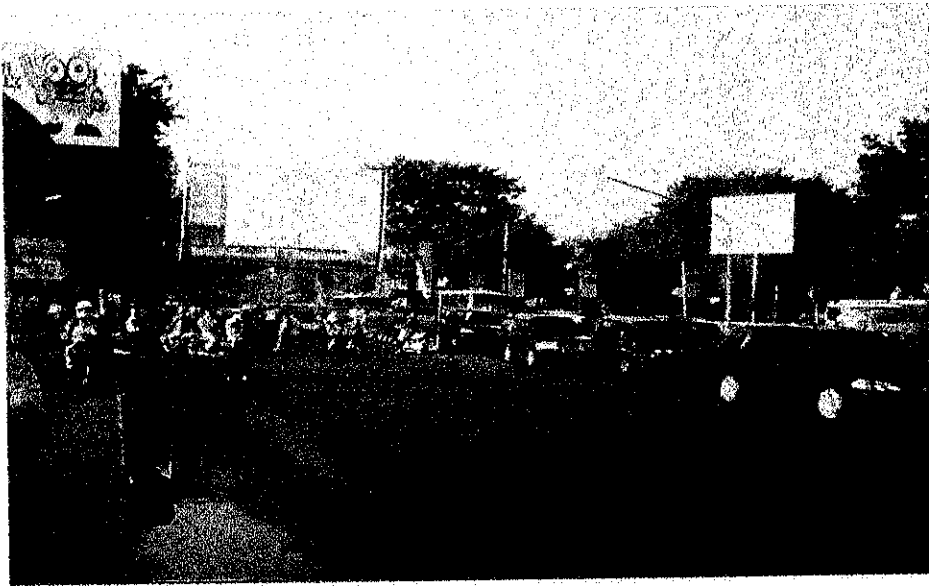


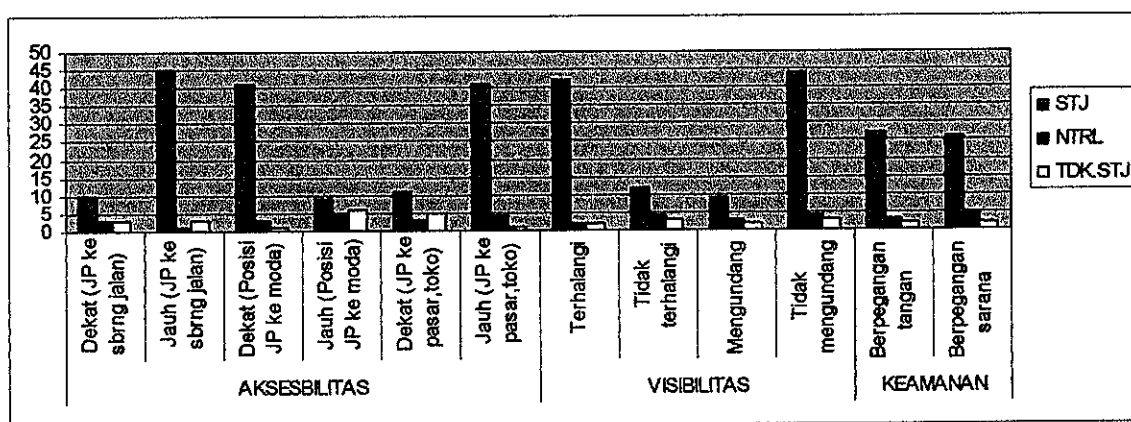
Foto IV – 3  
Suasana para pejalan kaki menyeberang tanpa menggunakan jembatan penyeberangan

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-7b atribut visibilitas yang diperoleh dari 65 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Keberadaan jembatan penyeberangan pada jarak pandang tertentu oleh para pejalan kaki tidak nampak aksesnya (terhalangi), yang menyatakan setuju sebanyak 42 % (N=65), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2% (N=65).
- 2) Keberadaan jembatan penyeberangan khususnya akses utama terkesan tidak mengundang (tersembunyi), kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 44 % (N=65), yang menyatakan netral 4 %, dan yang tidak setuju 3 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-7b atribut keamanan yang diperoleh dari 65 responden menyatakan sebagai berikut :

Untuk dapat menggunakan (menaiki) jembatan penyeberangan diperlukan alat bantu dengan cara saling berpegangan tangan bila berdua, kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 27 % (N=65), yang menyatakan netral 3 %, dan yang tidak setuju 2% (N=65).



Gambar Diagram Batang : 4 – 7b

Hubungan antara tujuan minat dapat segera menyeberang dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang



publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

c. Analisa Data Hubungan antara Tujuan minat dapat berjalan santai dengan tuntutan atribut; sosialibilitas; kesesakkan; kenyamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-8a serta foto IV-4 atribut sosialibilitas yang diperoleh dari 18 responden menyatakan sebagai berikut :

Bahwa seting ruang di jembatan penyeberangan cenderung bersifat sempit, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 8 % (N=18), kemudian netral 3% (N=18), dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=18).

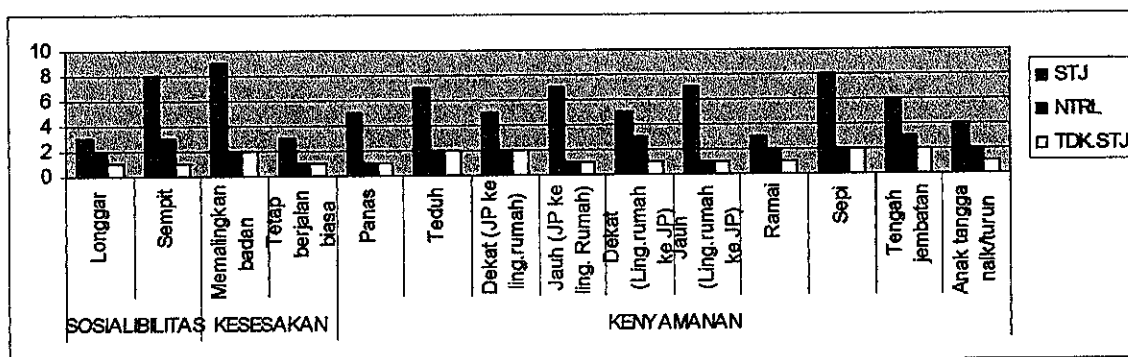
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-8a atribut kesesakan yang diperoleh adalah sebaai berikut:

Melihat suasana ruang jembatan penyeberangan kurang mendukung bila dipergunakan, hal ini diperkuat dengan adanya gerakan/ respons memalingkan badan bila berpapasan orang lain , yang menyatakan setuju sebanyak 9 % (N=18), yang menyatakan netral 2 % (N=18), sedangkan yang menyatakan tidak setuju 2 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-8a untuk atribut Kenyamanan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1) Suasana seting jembatan penyeberangan bila dipergunakan, sinar matahari langsung menyengat kulit sehingga terasa sangat panas, yang menyatakan setuju sebanyak 5 % (N=18), netral 1 %, dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=18)

- 2) Posisi jembatan penyeberangan kearah lingkungan perumahan kurang strategis untuk dapat dijangkau mempunyai jarak cenderung jauh dinyatakan setuju sebanyak 7 % (N=18), netral 1 %, sedang yang menyatakan tidak setuju tidak 1% (N=18).
- 3) Posisi pejalan kaki dari lingkungan perumahan terhadap jembatan penyeberangan mempunyai jarak cenderung jauh, hal ini yang menyatakan setuju sebanyak 7 % (N=18), yang menyatakan netral 1 %, dan yang meyakini tidak setuju 1% (N=18).
- 4) Suasana yang menggunakan jembatan tersebut relatif sedikit (sepi) kondisi I ni yang menyatakan setuju 8 % (N=18), netral 2 % dan yang tidak setuju juga 2 % (N=18).
- 5) Posisi bila akan menggunakan akan merasakan lega bila berada di bagian tengah jembatan, kondisi ini yang menyatakan setuju 6% (N=18), sedang yang netral 3% (N=18) dan yang tidak setuju 2% (N=18).



Gambar Diagram Batang : 4 – 8a

Hubungan antara tujuan minat dapat berjalan dengan santai menyeberang dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

d. Analisa Data Hubungan antara Tujuan minat dapat berjalan dengan santai menyeberang dengan tuntutan atribut; aksesibilitas; visibilitas; keamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-8b serta foto 4-2 atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 18 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Bahwa kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian dari posisi jembatan penyeberangan cenderung jauh, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 9 % (N=18), kemudian netral 1 % (N=18), dan yang menyatakan tidak setuju 1 %.
- 2) Dari posisi jembatan penyeberangan ke arah tempat moda angkutan lain cenderung mudah (dekat), yang menyatakan setuju sebanyak 7 % (N=18), yang menyatakan netral 2 % dan yang menyatakan tidak setuju 1 %.
- 3) Posisi jembatan penyeberangan untuk menuju ke pasar, toko relatif dekat, yang menyatakan setuju sebanyak 7 % (N=18), netral 1 %, dan yang tidak setuju 2 % (N=18).

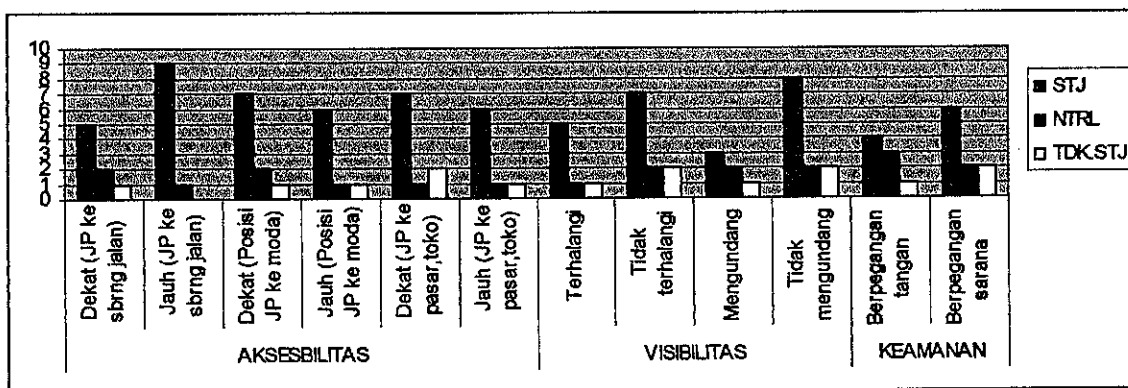
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-8b atribut visibilitas yang diperoleh dari 18 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Keberadaan jembatan penyeberangan pada jarak pandang tertentu oleh para pejalan kaki nampak aksesnya, yang menyatakan setuju sebanyak 7 % (N=18), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2% (N=18).

- 2) Keberadaan jembatan penyeberangan khususnya akses utama terkesan tidak mengundang (tersembunyi), kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 8 % (N=18), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-8b atribut keamanan yang diperoleh dari 18 responden menyatakan sebagai berikut :

Untuk dapat menggunakan (menaiki) jembatan penyeberangan diperlukan alat bantu dengan cara saling berpegangan reling besi yang tersedia bila sendirian, kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 6 % (N=18), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2% (N=18).



Gambar Diagram Batang : 4 – 8b

Hubungan antara tujuan minat dapat berjalan dengan santai menyeberang dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian



Foto IV - 4  
Bentuk fisik jembatan penyeberangan dari posisi barat jalur pedestrian

e. Analisa Data Hubungan antara Tujuan minat dapat mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan tuntutan atribut; sosialibilitas; kesesakkan; kenyamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-9a serta foto IV-5 atribut sosialibilitas yang diperoleh dari 17 responden menyatakan sebagai berikut :

Bahwa seting ruang di jembatan penyeberangan cenderung bersifat sempit, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 7 % (N=17), kemudian netral 3% (N=17), dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=17).

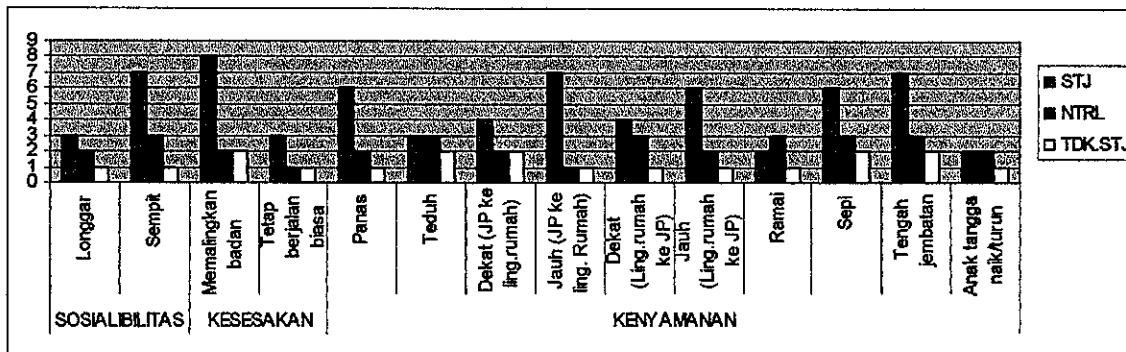
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-9a atribut kesesakan yang diperoleh adalah sebaai berikut:

Melihat suasana ruang jembatan penyeberangan kurang mendukung bila dipergunakan, hal ini diperkuat dengan adanya gerakan/ respons memalingkan badan bila berpapasan

orang lain , yang menyatakan setuju sebanyak 8 % (N=17), yang menyatakan netral 2 % (N=17), sedangkan yang menyatakan tidak setuju 2 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-9a untuk atribut Kenyamanan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1) Suasana seting jembatan penyeberangan bila dipergunakan, sinar matahari langsung menyengat kulit sehingga terasa sangat panas, yang menyatakan setuju sebanyak 6 % (N=17), netral 2 %, dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=17)
- 2) Posisi jembatan penyeberangan kearah lingkungan perumahan kurang strategis untuk dapat dijangkau mempunyai jarak cenderung jauh dinyatakan setuju sebanyak 7 % (N=17), netral 1 %, sedang yang menyatakan tidak setuju tidak 1% (N=17).
- 3) Posisi pejalan kaki dari lingkungan perumahan terhadap jembatan penyeberangan mempunyai jarak cenderung jauh, hal ini yang menyatakan setuju sebanyak 6 % (N=17), yang menyatakan netral 2 %, dan yang menyatakan tidak setuju 1% (N=17).
- 4) Suasana yang menggunakan jembatan tersebut relatif sedikit (sepi) kondisi ini yang menyatakan setuju 6 % (N=17), netral 3 % dan yang tidak setuju juga 2 % (N=17).
- 5) Posisi bila akan menggunakan akan merasakan lega bila berada di bagian tengah jembatan, kondisi ini yang menyatakan setuju 7% (N=17), sedang yang netral 3% (N=17) dan yang tidak setuju 2% (N=17).



Gambar Diagram Batang : 4 – 9a

Hubungan antara tujuan minat mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

f. Analisa Data Hubungan antara Tujuan minat mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan tuntutan atribut; aksesibilitas; visibilitas; keamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-9b serta foto 4-2 atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 17 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Bahwa kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian dari posisi jembatan penyeberangan cenderung jauh, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 8 % (N=17), kemudian netral 1 % (N=17), dan yang menyatakan tidak setuju tidak ada.
- 2) Dari posisi jembatan penyeberangan ke arah tempat moda angkutan lain cenderung mudah (dekat), yang menyatakan setuju sebanyak 7 % (N=17), yang menyatakan netral 3 % dan yang menyatakan tidak setuju 1 %.

- 3) Posisi jembatan penyeberangan untuk menuju ke pasar, toko relatif dekat, yang menyatakan setuju sebanyak 6 % (N=17), netral 2 %, dan yang tidak setuju 2 % (N=17).

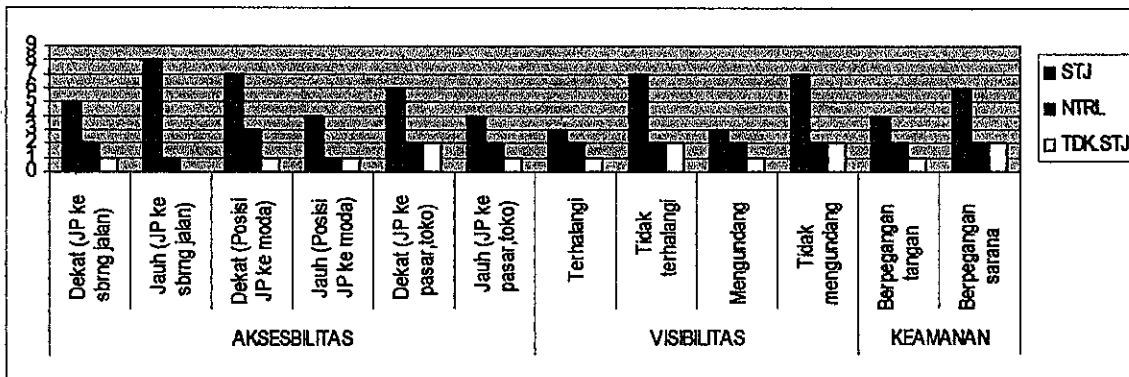
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-9b atribut visibilitas yang diperoleh dari 17 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Keberadaan jembatan penyeberangan pada jarak pandang tertentu oleh para pejalan kaki nampak aksesnya, yang menyatakan setuju sebanyak 7 % (N=17), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2% (N=17).
- 3) Keberadaan jembatan penyeberangan khususnya akses utama terkesan tidak mengundang (tersembunyi), kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 7 % (N=17), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-9b atribut keamanan yang diperoleh dari 17 responden menyatakan sebagai berikut :

Untuk dapat menggunakan (menaiki) jembatan penyeberangan diperlukan alat bantu dengan cara saling berpegangan reling besi yang tersedia bila sendirian, kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 6 % (N=17), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2% (N=17).





Gambar Diagram Batang : 4 – 9b

Hubungan antara tujuan minat mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

g. Analisa Data Hubungan antara Rasa minat aman terhadap kendaraan untuk menyeberang dengan tuntutan atribut; sosialibilitas; kesesakkan; kenyamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-10a serta foto IV-5 atribut sosialibilitas yang diperoleh dari 29 responden menyatakan sebagai berikut :

Bahwa seting ruang di jembatan penyeberangan cenderung berkesan longgar, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 12 % (N=29), kemudian netral 2% (N=29), dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=29).

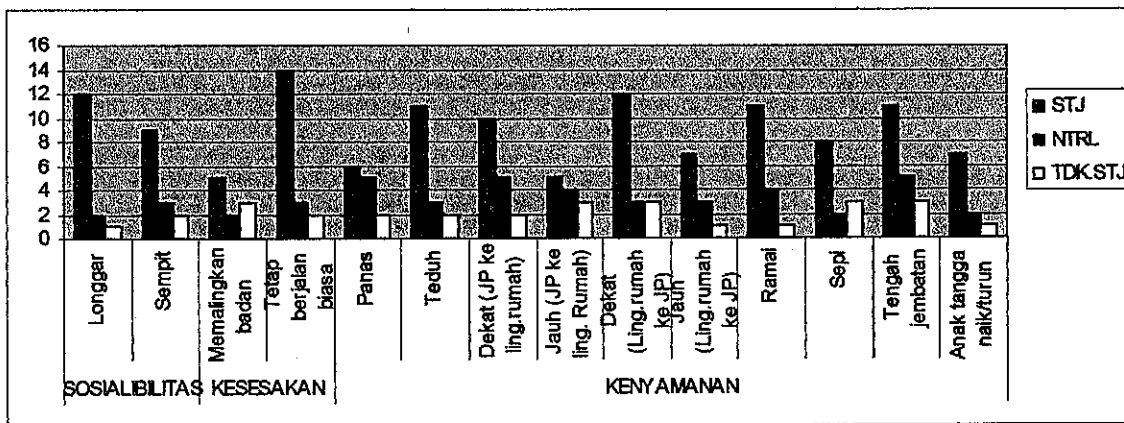
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-10a atribut kesesakan yang diperoleh adalah sebagai berikut:

Melihat suasana ruang jembatan penyeberangan cukup mendukung bila dipergunakan, hal ini diperkuat dengan adanya tetap berjalan santai tanpa memalingkan badan bila

berpapasan orang lain , yang menyatakan setuju sebanyak 14 % (N=29), yang menyatakan netral 3 % (N=29), sedangkan yang menyatakan tidak setuju 2 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-10a untuk atribut Kenyamanan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1) Suasana seting jembatan penyeberangan bila dipergunakan, sinar matahari terhindar bayang-bayang pohon di tambah adanya tiupan angin, yang menyatakan setuju sebanyak 11% (N=29), netral 3 %, dan yang menyatakan tidak setuju 2 % (N=29)
- 2) Posisi jembatan penyeberangan kearah lingkungan perumahan cukup strategis untuk dapat dijangkau mempunyai jarak relatif dekat dinyatakan setuju sebanyak 10 % (N=29), netral 5 %, sedang yang menyatakan tidak setuju tidak 2% (N=29).
- 3) Posisi pejalan kaki dari lingkungan perumahan terhadap jembatan penyeberangan mempunyai jarak relatif dekat, hal ini yang menyatakan setuju sebanyak 12 % (N=29), yang menyatakan netral 3 %, dan yang menyatakan tidak setuju 3% (N=29).
- 4) Suasana yang menggunakan jembatan tersebut relatif ramai kondisi ini yang menyatakan setuju 11% (N=29), netral 4 % dan yang tidak setuju juga 1 % (N=29).
- 5) Posisi bila akan menggunakan akan merasakan lega bila berada di bagian tengah jembatan, kondisi ini yang menyatakan setuju 11% (N=29), sedang yang netral 5% (N=29) dan yang tidak setuju 3% (N=29).



Gambar Diagram Batang : 4 – 10a

Hubungan antara rasa minat aman terhadap kendaraan dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

h. Analisa Data Hubungan antara Rasa minat aman terhadap kendaraan dengan tuntutan atribut; aksesibilitas; visibilitas; keamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-10b serta foto IV-3 atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 29 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Bahwa kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian dari posisi jembatan penyeberangan relatif dekat, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 11 % (N=29), kemudian netral 3 % (N=29), dan yang menyatakan tidak setuju 3% .
- 2) Dari posisi jembatan penyeberangan ke arah tempat moda angkutan lain cenderung mudah (dekat), yang menyatakan setuju sebanyak 10 % (N=29), yang menyatakan netral 3 % dan yang menyatakan tidak setuju 2 %.

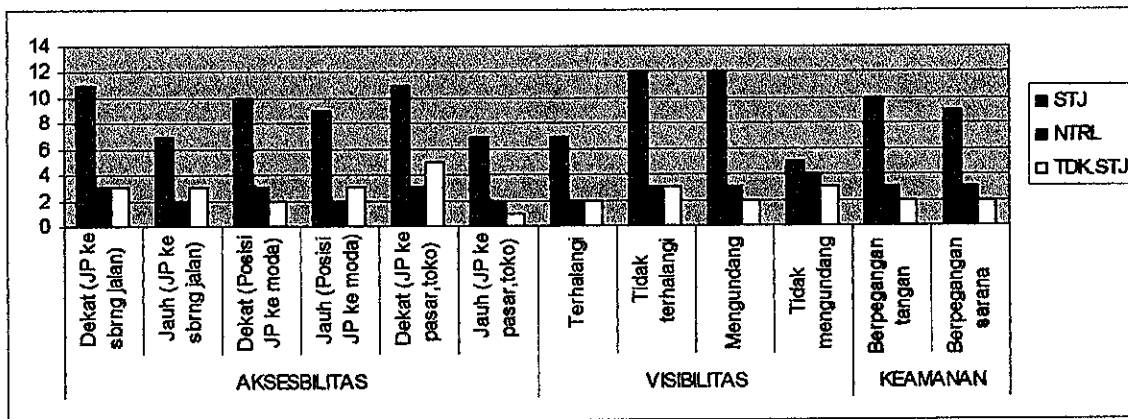
- 3) Posisi jembatan penyeberangan untuk menuju ke pasar, toko relatif dekat, yang menyatakan setuju sebanyak 11 % (N=29), netral 3 %, dan yang tidak setuju 5 % (N=29).

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-10b atribut visibilitas yang diperoleh dari 29 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Keberadaan jembatan penyeberangan pada jarak pandang tertentu oleh para pejalan kaki nampak aksesnya, yang menyatakan setuju sebanyak 12 % (N=29), yang menyatakan netral 3 %, dan yang tidak setuju 3% (N=29).
- 4) Keberadaan jembatan penyeberangan khususnya akses utama cukup terlihat dari jarak tertentu (mengundang), kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 12 % (N=29), yang menyatakan netral 3 %, dan yang tidak setuju 2 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-10b atribut keamanan yang diperoleh dari 29 responden menyatakan sebagai berikut :

Untuk dapat mengunakan (menaiki) jembatan penyeberangan diperlukan saling berpegangan tangan terutama bila berjalan berdua, kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 10 % (N=29), yang menyatakan netral 3 %, dan yang tidak setuju 2% (N=29).



Gambar Diagram Batang : 4 – 10b

Hubungan antara rasa minat aman terhadap kendaraan dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibiltas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang public terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

i. Analisa Data Hubungan antara Rasa minat terpaksa tidak ada pilihan lain, hanya satu-satunya untuk menyeberang dengan tuntutan atribut; sosialibilitas; kesesakkan; kenyamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-11a serta foto 4-4 atribut sosialibilitas yang diperoleh dari 29 responden menyatakan sebagai berikut :

Bahwa seting ruang di jembatan penyeberangan cenderung berkesan longgar, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 14 % (N=29), kemudian netral 2% (N=29), dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=29).

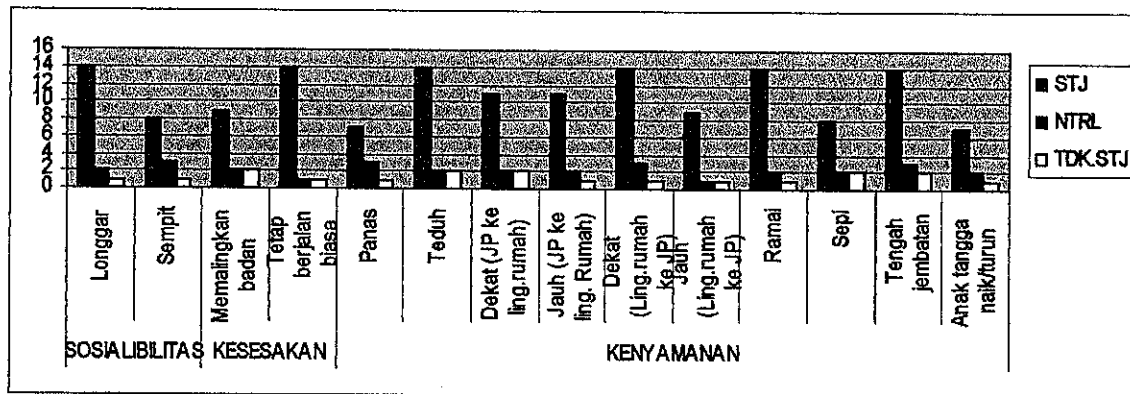
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-11a atribut kesesakan yang diperoleh adalah sebaai berikut:

Melihat suasana ruang jembatan penyeberangan cukup mendukung bila dipergunakan, hal ini diperkuat dengan adanya tetap berjalan santai tanpa memalingkan badan bila

berpapasan orang lain , yang menyatakan setuju sebanyak 14 % (N=29), yang menyatakan netral 1 % (N=29), sedangkan yang menyatakan tidak setuju 1 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-11a untuk atribut Kenyamanan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1) Suasana seting jembatan penyeberangan bila dipergunakan, sinar matahari terhindar bayang-bayang pohon di tambah adanya tiupan angin, yang menyatakan setuju sebanyak 14% (N=29), netral 2 %, dan yang menyatakan tidak setuju 2 % (N=29)
- 2) Posisi jembatan penyeberangan kearah lingkungan perumahan cukup strategis untuk dapat dijangkau mempunyai jarak relatif dekat dinyatakan setuju sebanyak 11 % (N=29), netral 2 %, sedang yang menyatakan tidak setuju tidak 2% (N=29).
- 3) Posisi pejalan kaki dari lingkungan perumahan terhadap jembatan penyeberangan mempunyai jarak relatif dekat, hal ini yang menyatakan setuju sebanyak 14 % (N=29), yang menyatakan netral 3 %, dan yang menyatakan tidak setuju 1% (N=29).
- 4) Suasana yang menggunakan jembatan tersebut relatif ramai kondisi ini yang menyatakan setuju 14% (N=29), netral 2 % dan yang tidak setuju juga 1 % (N=29).
- 5) Posisi bila akan menggunakan akan merasakan lega bila berada di bagian tengah jembatan, kondisi ini yang menyatakan setuju 14% (N=29), sedang yang netral 3% (N=29) dan yang tidak setuju 2% (N=29).



Gambar Diagram Batang : 4 – 11a

Hubungan antara rasa minat terpaksa tidak ada pilihan lain, hanya satu-satunya dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

j. Analisa Data Hubungan antara Rasa minat terpaksa karena tidak ada pilihan lain, hanya satu-satunya untuk menyeberang dengan tuntutan atribut; aksesibilitas; visibilitas; keamanan pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-11b serta foto IV-3 atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 29 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Bahwa kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian dari posisi jembatan penyeberangan relatif dekat, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 14 % (N=29), kemudian netral 2 % (N=29), dan yang menyatakan tidak setuju 1% .
- 2) Dari posisi jembatan penyeberangan ke arah tempat moda angkutan lain cenderung mudah (dekat), yang menyatakan setuju sebanyak 14 % (N=29), yang menyatakan netral 2 % dan yang menyatakan tidak setuju 1 %.

- 3) Posisi jembatan penyeberangan untuk menuju ke pasar, toko relatif dekat, yang menyatakan setuju sebanyak 14 % (N=29), netral 2 %, dan yang tidak setuju 2 % (N=29).

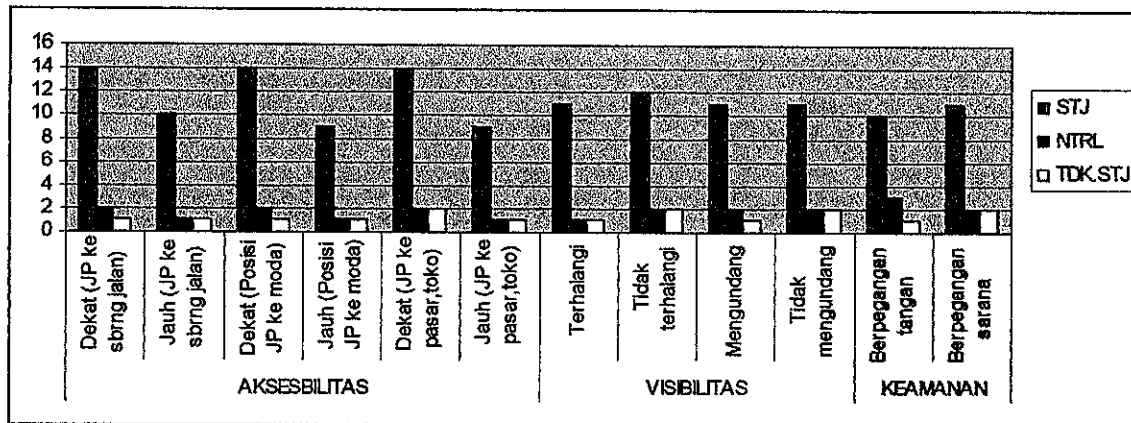
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-11b atribut visibilitas yang diperoleh dari 29 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Keberadaan jembatan penyeberangan pada jarak pandang tertentu oleh para pejalan kaki nampak aksesnya, yang menyatakan setuju sebanyak 12 % (N=29), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2% (N=29).
- 2) Keberadaan jembatan penyeberangan khususnya akses utama cukup terlihat dari jarak tertentu (mengundang), kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 11 % (N=29), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 1 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-11b atribut keamanan yang diperoleh dari 29 responden menyatakan sebagai berikut :

Untuk dapat menggunakan (menaiki) jembatan penyeberangan diperlukan alat bantu dengan berpegangan reling yang tersedia terutama jika sendirian, kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 11 % (N=29), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2% (N=29).





Gambar Diagram Batang : 4 – 11b

Hubungan antara rasa minat terpaksa karena tidak ada pilihan lain, hanya satu-satunya dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian



Foto IV - 5

Seting rasa aman terhadap kendaraan sekaligus dapat melihat secara leluasa

k. Analisa Data Hubungan antara Rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui untuk menyeberang dengan tuntutan atribut; sosialibilitas; kesesakkan; kenyamanan

pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-12a serta foto IV-5 atribut sosialibilitas yang diperoleh dari 42 responden menyatakan sebagai berikut :

Bahwa seting ruang di jembatan penyeberangan cenderung berkesan sempit, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 20 % (N=42), kemudian netral 3% (N=42), dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=42).

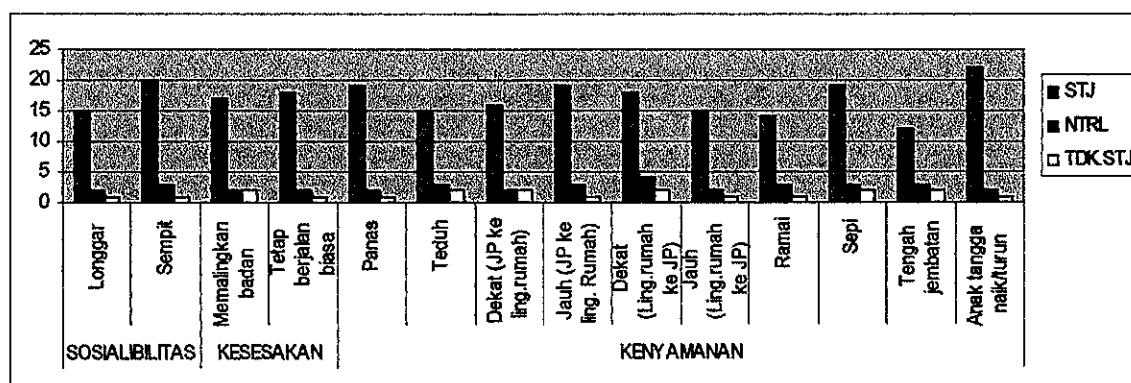
Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-12a atribut kesesakan yang diperoleh adalah sebaai berikut:

Melihat suasana ruang jembatan penyeberangan cukup mendukung bila dipergunakan, hal ini diperkuat dengan adanya tetap berjalan santai tanpa memalingkan badan bila berpapasan orang lain , yang menyatakan setuju sebanyak 18 % (N=42), yang menyatakan netral 2 % (N=42), sedangkan yang menyatakan tidak setuju 1 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-12a untuk atribut Kenyamanan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1) Suasana seting jembatan penyeberangan bila dipergunakan, sinar matahari langsung menyengat kulit, sehingga terasa panas, yang menyatakan setuju sebanyak 19% (N=42), netral 2 %, dan yang menyatakan tidak setuju 1 % (N=42)
- 2) Posisi jembatan penyeberangan kearah lingkungan perumahan kurang strategis untuk dapat dijangkau mempunyai jarak cenderung jauh dinyatakan setuju sebanyak 19 % (N=42), netral 3 %, sedang yang menyatakan tidak setuju tidak 1% (N=42).

- 3) Posisi pejalan kaki dari lingkungan perumahan terhadap jembatan penyeberangan mempunyai jarak relatif dekat, hal ini yang menyatakan setuju sebanyak 18 % (N=42), yang menyatakan netral 4 %, dan yang menyatakan tidak setuju 2% (N=42).
- 4) Suasana yang menggunakan jembatan tersebut cenderung sepi kondisi ini yang menyatakan setuju 19% (N=42), netral 3 % dan yang tidak setuju juga 2 % (N=42).
- 5) Posisi bila akan menggunakan butuh konsentrasi penuh terutama akan menaiki/menuruni banyak anak tangga, kondisi ini yang menyatakan setuju 22% (N=42), sedang yang netral 2% (N=42) dan yang tidak setuju 1% (N=42).



Gambar Diagram Batang : 4 – 12a

Hubungan antara rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui dengan tuntutan atribut sosialibilitas, kesesakan dan kenyamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

1. Analisa Data Hubungan antara Rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui untuk menyeberang dengan tuntutan atribut; aksesibilitas; visibilitas; keamanan pejalan

kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-12b serta foto 4-2 atribut aksesibilitas yang diperoleh dari 42 responden menyatakan sebagai berikut :

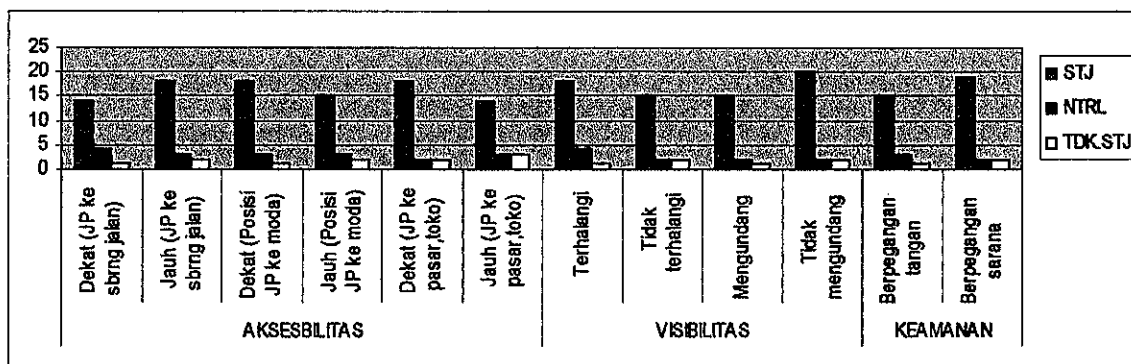
- 1) Bahwa kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian dari posisi jembatan penyeberangan cenderung jauh, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 14 % (N=42), kemudian netral 4 % (N=42), dan yang menyatakan tidak setuju 1 % .
- 2) Dari posisi jembatan penyeberangan ke arah tempat moda angkutan lain cenderung mudah (dekat), yang menyatakan setuju sebanyak 18 % (N=42), yang menyatakan netral 3 % dan yang menyatakan tidak setuju 1 %.
- 3) Posisi jembatan penyeberangan untuk menuju ke pasar, toko relatif dekat, yang menyatakan setuju sebanyak 18 % (N=42), netral 2 %, dan yang tidak setuju 2 % (N=42).

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-12b atribut visibilitas yang diperoleh dari 42 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Keberadaan jembatan penyeberangan pada jarak pandang tertentu oleh para pejalan kaki kurang nampak aksesnya, yang menyatakan setuju sebanyak 18 % (N=42), yang menyatakan netral 4 %, dan yang tidak setuju 1 % (N=42).
- 2) Keberadaan jembatan penyeberangan khususnya akses utama tidak terlihat dari jarak tertentu (tidak mengundang), kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 20 % (N=42), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2 %.

Masih memperhatikan gambar diagram batang 4-12b atribut keamanan yang diperoleh dari 42 responden menyatakan sebagai berikut :

Untuk dapat menggunakan (menaiki) jembatan penyeberangan diperlukan alat bantu dengan berpegangan reling yang tersedia terutama jika sendirian, kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 19 % (N=42), yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2% (N=42).



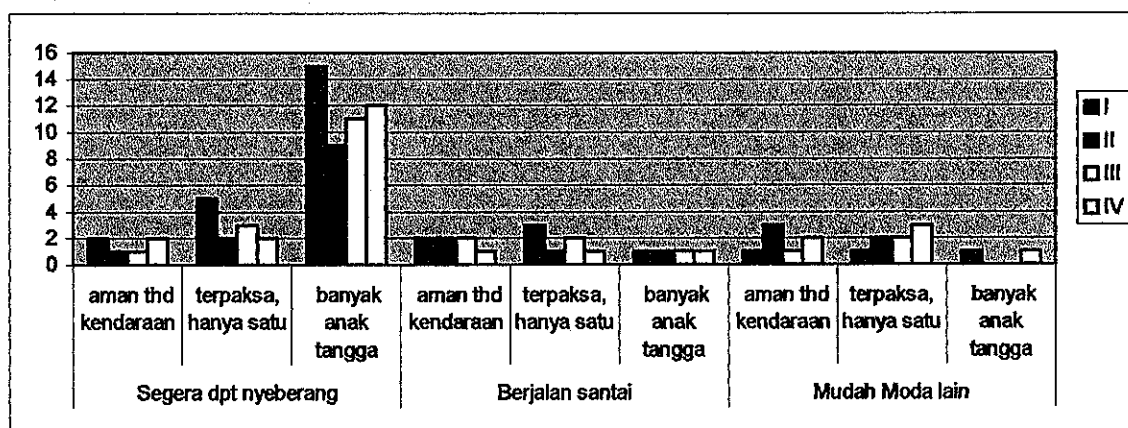
Gambar Diagram Batang : 4 – 12b

Hubungan antara rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui untuk menyeberang dengan tuntutan atribut aksesibilitas, visibilitas dan keamanan hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian

m. Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-13, untuk hubungan antara Tujuan minat yaitu; dapat segera menyeberang; dapat berjalan santai dan mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan Rasa minat aman terhadap kendaraan, terpaksa karena hanya satu-satunya dan banyak anak tangga yang harus dilalui pada Zona I, II, III dan Zona IV yang diperoleh dari 65 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Sebanyak 23,08 % (N=65) tujuan minat pejalan kaki ingin segera dapat menyeberang tanpa melewati jembatan penyeberangan menghindari banyak anak tangga yang harus dilalui cenderung posisi berada pada Zona I

- 2) Dari 7,69% (N=65) tujuan minat pejalan kaki ingin segera dapat menyeberang dengan melewati jembatan penyeberangan, terpaksa karena hanya satu-satunya posisi pada Zona I
- 3) Sejumlah 3,08% (N=65) tujuan minat pejalan kaki ingin segera dapat menyeberang dengan melewati jembatan penyeberangan, merasa aman terhadap kendaraan posisi masih berada pada Zona I
- 4) Dengan jumlah 16,67% (N=18) tujuan menyeberang berjalan santai dengan melewati jembatan penyeberangan, terpaksa karena hanya satu-satunya posisi cenderung pada Zona I dan Zona III.
- 5) Dan sebanyak 17,65% (N=17) tujuan mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan melewati jembatan penyeberangan, merasa aman terhadap kendaraan posisi berada pada Zona II, disamping sebanyak 17,65% (N=17) tujuan mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan melewati jembatan penyeberangan, terpaksa karena hanya satu-satunya posisi ini berada pada Zona IV



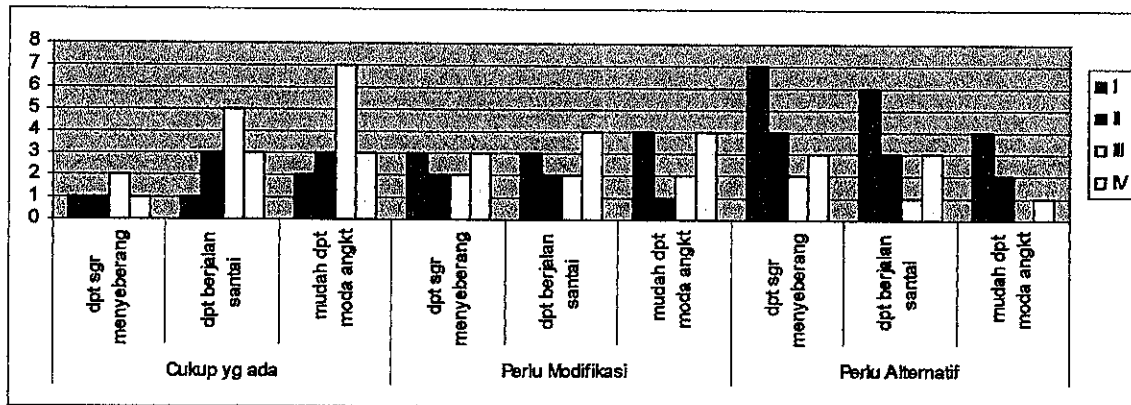
Gambar Diagram Batang : 4 -13

Hubungan antara Tujuan minat: segera dapat menyeberang; berjalan santai dan mudah mendapatkan moda angkutan lain dengan Rasa minat; aman terhadap

kendaraan; terpaksa karena hanya satu-satunya dan banyak anak tangga yang harus dilalui hasil persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di Zona I, II, III dan IV

n. Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-14 serta foto IV-6 hubungan antara harapan minat; cukup memanfaatkan fasilitas yang ada, perlu modifikasi dan perlu adanya fasilitas alternative untuk menyeberang dengan tujuan minat; dapat segera menyeberang; dapat berjalan santai; mudah mendapatkan moda angkutan lain pada Zona I, II, III dan IV yang diperoleh dari 36 dan 32 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Sebanyak 19,44% (N=36) harapan minat pejalan kaki perlu alternatif fasilitas penyeberangan dengan tujuan dapat segera menyeberang tanpa melewati jembatan penyeberangan yang ada cenderung posisi berada pada Zona I.
- 2) Dengan jumlah 21,66% (N=32) harapan minat memanfaatkan fasilitas yang ada dengan tujuan minat mudah mendapatkan moda angkutan lain cenderung pejalan kaki berada pada pada Zona III.
- 3) Sejumlah 16,67% (N=36), harapan minat perlu alternatif fasilitas penyeberangan dengan tujuan minat menyeberang dengan berjalan santai persepsi pejalan kaki yang berada pada Zona I.
- 4) Dengan jumlah 15,53% (N=32), harapan cukup memanfaatkan fasilitas yang ada dengan tujuan minat menyeberang dapat berjalan santai persepsi pejalan kaki yang datang dari Zona III.



Gambar Diagram Batang : 4 –14

Hubungan antara Harapan minat: cukup memanfaatkan fasilitas yang ada; perlu modifikasi; perlu alternative fasilitas penyeberangan dengan Tujuan minat; dapat segera menyeberang; dapat berjalan santai dan mudah mendapatkan moda angkutan lain pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di Zona I, II, III dan IV

3. Hasil Analisa Data Hubungan antara tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang public terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian dengan Harapan minat memanfaatkan fasilitas yang ada (adaptif); perlu modifikasi (Adjustment) dan perlu alternative fasilitas penyeberangan.

A. Hubungan antara urutan tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian dengan harapan minat memanfaatkan fasilitas yang ada (adaptif)

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-15 dan 4 – 16 hasil atribut secara berurutan menjadi prioritas berdasarkan kecenderungan nilai frekwensi mutlak yang diperoleh dari 32 responden menyatakan sebagai berikut :

- 1) Atribut Visibilitas menjadi prioritas I (pertama), yang diperoleh hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:



- a. Jembatan penyeberangan nampak jelas dari berbagai arah pejalan kaki yang berada pada seting ruang publik, yang menyatakan setuju sebanyak 15 %, yang menyatakan netral 3 %, dan yang tidak setuju 3 %
  - b. Jembatan penyeberangan berkesan mengundang, yang menyatakan setuju 16%, netral 3% dan yang menyatakan tidak setuju 2%.
- 2) Atribut Sosialibilitas menjadi prioritas II (kedua), yang diperoleh hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

Bila sedang berjalan melalui jembatan penyeberangan terasa longgar biarpun membawa sesuatu sedang bercakap-cakap dengan teman ketika sedang berpapasan dengan orang lain, yang menyatakan setuju sebanyak 17 %, yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 1 %

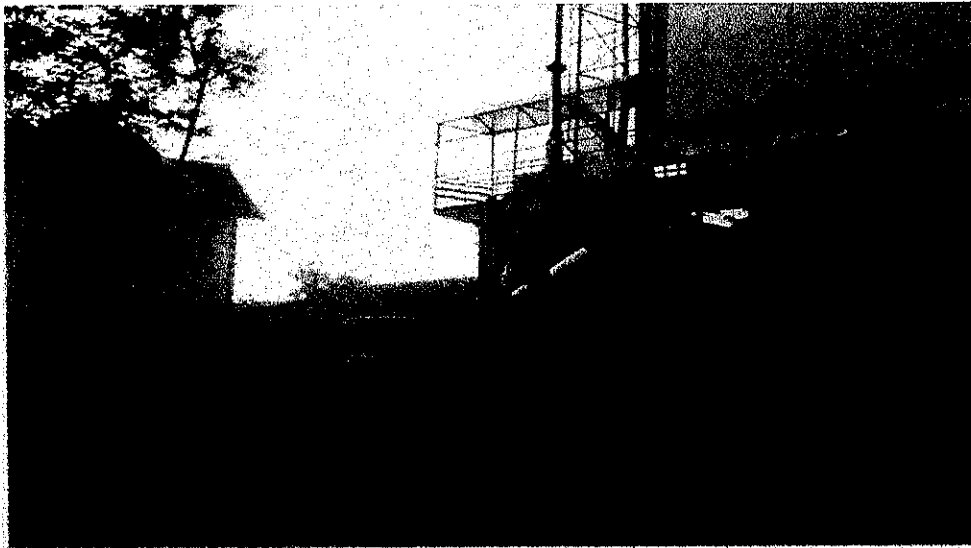


Foto IV - 6

Pada jarak tertentu fasilitas penghubung nampak jelas, hanya akses kurang nampak

3) Atribut Kenyamanan menjadi urutan III (ketiga, diperoleh dari hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

- a. Bila menggunakan jembatan penyeberangan terasa teduh, tdan merasa banyak angin, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 13 %, kemudian netral 3% , dan yang menyatakan tidak setuju 2%.
- b. Jarak dari posisi jembatan penyeberangan ke lingkungan rumah relative dekat, yang menyatakan setuju sebanak 11 %, yang menyatakan netral 6 % dan yang menyatakan tidak setuju 2%.
- c Jarak dari lingkungan rumah ke jembatan penyeberangan relative dekat, yang menyatakan setuju sebanyak 16 %, netral 3 %, dan yang tidak setuju tidak ada.
- d. Senang menggunakan jembatan penyeberangan, karena merasa banyak temannya (ramai), yang menyetakan setuju 16&, netral 4% dan yang menyatakan tidak setuju 1%.
- e. Bila berada di bagian tengah jembatan penyeberangan merasakan dapat memandang bebas kesegala arah serta aman terhadap kendaraan, kondisi ini yang menyatakan setuju sebanyak 16%, netral 6% dan yang menyatakan tidak setuju 3%.



Foto IV - 7

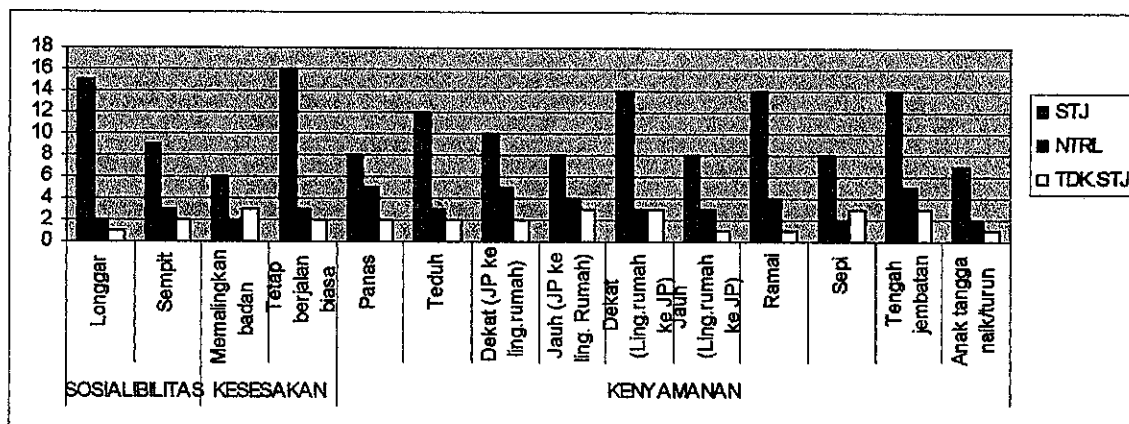
Kondisi jembatan penyeberangan yang tertutup reklame cukup besar dengan disampingnya tumbuh pohon-pohon besar

4) Ateribut Aksesibilitas menjadi urutan ke IV (keempat), diperoleh dari hasil kecenderungan mutlak sebagai berikut :

- a. Sirkulasi dan jarak dari jembatan penyeberangan relatif dekat bila menyeberang, kondisi ini yang menyatakan setuju 13%, netral 2% dan yang menyetakan tidak setuju 2%.
- b. Untuk mencapai dari jembatan penyeberangan ke pasar/ toko relatif dekat, kondisi ini yang menyatakan setuju 16%, netral 3% dan yang menyetakan tidak setuju 6%.
- c. Untuk mencapai dari jembatan penyeberangan ke moda angkutan lain relatif dekat, kondisi ini yang menyatakan setuju 13%, netral 2% dan yang menyetakan tidak setuju 2%.

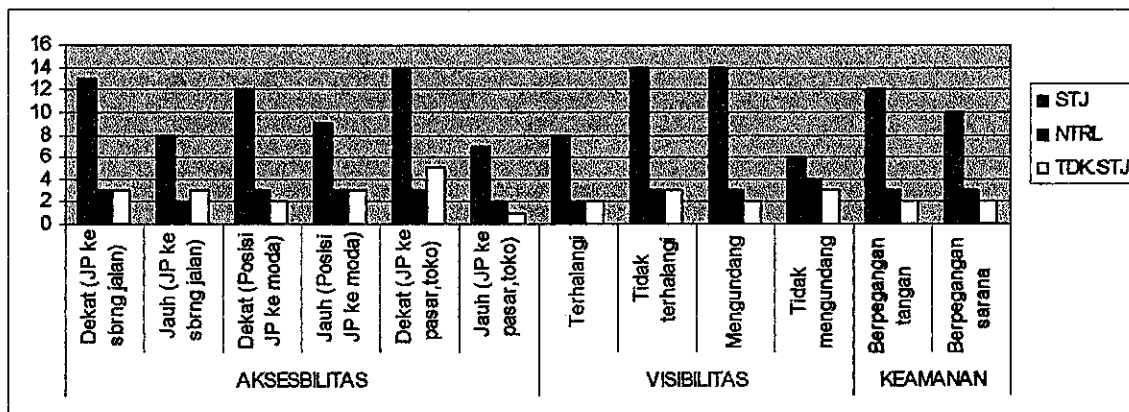
5) Atribut Keamanan menjadi urutan V (kelima), diperoleh dari hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

Bila menggunakan jembatan penyeberangan harus saling bergandengan tangan , karena takut kalau terpeleket, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 13 %, kemudian netral 3% , dan yang menyatakan tidak setuju tidak ada.



Gambar Diagram Batang : 4 –15

Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat: cukup memanfaatkan fasilitas yang ada (adaptif); pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di Zona I, II, III dan IV



Gambar Diagram Batang : 4 –16

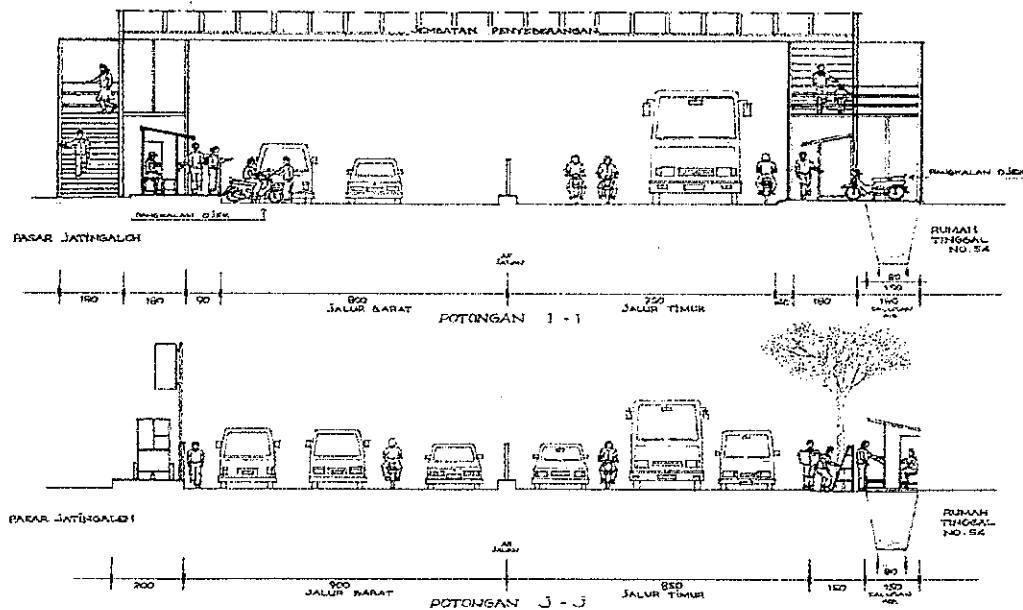
Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat: cukup memanfaatkan fasilitas yang ada (adaptif); pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di Zona I, II, III dan IV

B. Hubungan antara tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian dengan harapan minat perlu modifikasi (adjustment).

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-17 dan 4 – 18 dan foto IV-7 hasil atribut secara berurutan menjadi prioritas berdasarkan kecenderungan nilai frekwensi mutlak yang diperoleh dari 32 responden menyatakan sebagai berikut :

1) Atribut Kenyamanan menjadi urutan I (pertama), diperoleh dari hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

- a. Bila menggunakan jembatan penyeberangan terasa panas, sinar matahari secara langsung menyengat kulit, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 18 %, kemudian netral 3% , dan yang menyatakan tidak setuju 1%.
- b. Jarak dari posisi jembatan penyeberangan ke lingkungan rumah relative dekat, yang menyatakan setuju sebanak 12 %, yang menyatakan netral 1 % dan yang menyatakan tidak setuju 1%.
- c Jarak dari lingkungan rumah ke jembatan penyeberangan relative dekat, yang menyatakan setuju sebanyak 16 %, netral 3 %, dan yang tidak setuju tidak ada.
- d. Bila menggunakan jembatan penyeberangan, merasa saendirian (sepi), yang menyetakan setuju 17%, netral 2% dan yang menyatakan tidak setuju 2%.



Gambar

Suasana pengguna jembatan penyeberangan relatif sedikit, nampak sepi (kesendirian)

2) Atribut Aksesibilitas menjadi urutan ke II (kedua), diperoleh dari hasil kecenderungan mutlak sebagai berikut :

- a. Untuk mencapai dari jembatan penyeberangan ke moda angkutan lain relatif dekat, kondisi ini yang menyatakan setuju 18%, netral 2% dan yang menyetakan tidak setuju 1%.
- b. Untuk mencapai dari jembatan penyeberangan ke pasar/ toko relatif dekat, kondisi ini yang menyatakan setuju 17%, netral 2% dan yang menyetakan tidak setuju 2%.

3) Atribut Visibilitas menjadi prioritas III (ketiga), yang diperoleh hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

- b. Jembatan penyeberangan tidak nampak jelas dari berbagai arah pejalan kaki yang berada pada seting ruang publik, yang menyatakan setuju sebanyak 18 %, yang menyatakan netral 1 %, dan yang tidak setuju 1 %
- b. Jembatan penyeberangan berkesan aksesnya tersembunyi (tidak mengundang), yang menyatakan setuju 16%, netral 2% dan yang menyatakan tidak setuju 2%.

4) Atribut Kesesakan menjadi prioritas IV (keempat), yang diperoleh hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

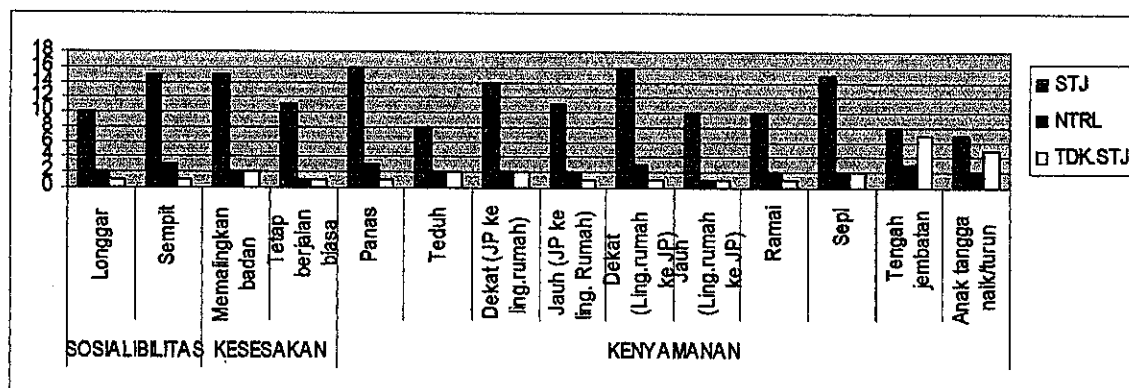
Bila sedang berjalan melalui jembatan penyeberangan terasa akan saling tersenggol ketika sedang berpapasan dengan orang lain, yang menyatakan setuju sebanyak 17 %, yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2 %

5) Atribut Sosialibilitas menjadi prioritas V (lima), yang diperoleh hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

Bila sedang berjalan melalui jembatan penyeberangan terasa sempit terutama kalau membawa sesuatu atau sedang bercakap-cakap dengan teman harus berhenti sejenak, ketika sedang berpapasan dengan orang lain, yang menyatakan setuju sebanyak 17 %, yang menyatakan netral 3 %, dan yang tidak setuju 1 %

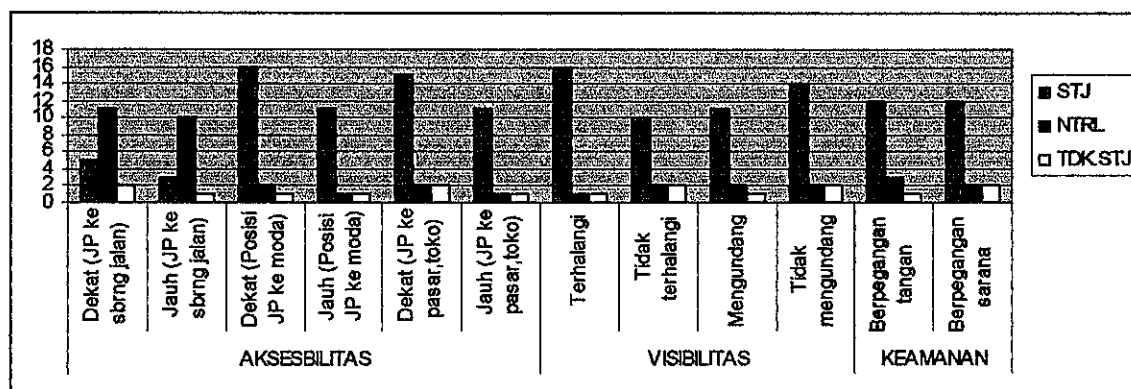
6) Atribut Keamanan menjadi urutan VI (keenam), diperoleh dari hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

Bila menggunakan jembatan penyeberangan harus saling bergandengan tangan , karena takut kalau terpeleset, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 13 %, kemudian netral 3% , dan yang menyatakan tidak setuju tidak ada.



Gambar Diagram Batang : 4 –17

Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat: perlu modifikasi fasilitas yang ada (adjustment); pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di Zona I, II, III dan IV



Gambar Diagram Batang : 4 –18

Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat: perlu modifikasi fasilitas yang ada (adjustment); pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di Zona I, II, III dan IV



C. Hubungan antara tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian dengan harapan minat perlu alternatif fasilitas lain.

Dengan memperhatikan gambar diagram batang 4-19 dan 4-20 hasil atribut secara berurutan menjadi prioritas berdasarkan kecenderungan nilai frekwensi mutlak yang diperoleh dari 36 responden menyatakan sebagai berikut :

1) Atribut Visibilitas menjadi prioritas I (pertama), yang diperoleh hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

- a. Jembatan penyeberangan tidak nampak jelas dari berbagai arah pejalan kaki yang berada pada seting ruang publik, yang menyatakan setuju sebanyak 20 %, yang menyatakan netral 4 %, dan yang tidak setuju 1 %
- b. Jembatan penyeberangan berkesan aksesnya tersembunyi (tidak mengundang), yang menyatakan setuju 22%, netral 2% dan yang menyatakan tidak setuju 2%.

2) Atribut Kesesakan dan Sosialibilitas menjadi prioritas II (kedua), yang diperoleh hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

Bila sedang berjalan melalui jembatan penyeberangan terasa akan saling tersenggol ketika sedang berpapasan dengan orang lain, yang menyatakan setuju sebanyak 22 %, yang menyatakan netral 2 %, dan yang tidak setuju 2 %.

Bila sedang berjalan melalui jembatan penyeberangan terasa sempit terutama kalau membawa sesuatu atau sedang bercakap-cakap dengan teman harus berhenti sejenak, ketika sedang berpapasan dengan orang lain, yang menyatakan setuju sebanyak 22 %, yang menyatakan netral 3 %, dan yang tidak setuju 1 %

3) Atribut Kenyamanan menjadi urutan III (ketiga), diperoleh dari hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

- a. Bila menggunakan jembatan penyeberangan terasa panas, sinar matahari secara langsung menyengat kulit, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 23 %, kemudian netral 2% , dan yang menyatakan tidak setuju 1%.
- b. Jarak dari posisi jembatan penyeberangan ke lingkungan rumah cenderung jauh, yang menyatakan setuju sebanak 13 %, yang menyatakan netral 2 % dan yang menyatakan tidak setuju 2%.
- c Jarak dari lingkungan rumah ke jembatan penyeberangan cenderung jauh, yang menyatakan setuju sebanyak 18 %, netral 3 %, dan yang tidak setuju 1%.
- d. Bila menggunakan jembatan penyeberangan, merasa saendirian (sepi), yang menyatakan setuju 21%, netral 3% dan yang menyatakan tidak setuju 2%.

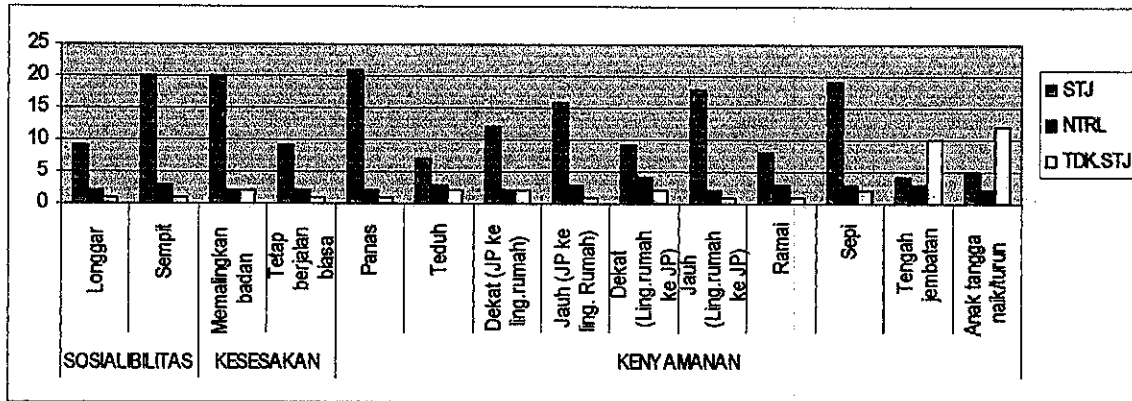
4) Atribut Keamanan menjadi urutan IV (keempat), diperoleh dari hasil kecenderungan frekwensi mutlak sebagai berikut:

Bila menggunakan jembatan penyeberangan harus saling bergandengan tangan , karena takut kalau terpleset, hal ini diperlihatkan dengan pernyataan setuju 16 %, kemudian netral 3% , dan yang menyatakan tidak setuju tidak ada.

5) Ateribut Aksesibilitas menjadi urutan ke V (kelima), diperoleh dari hasil kecenderungan mutlak sebagai berikut :

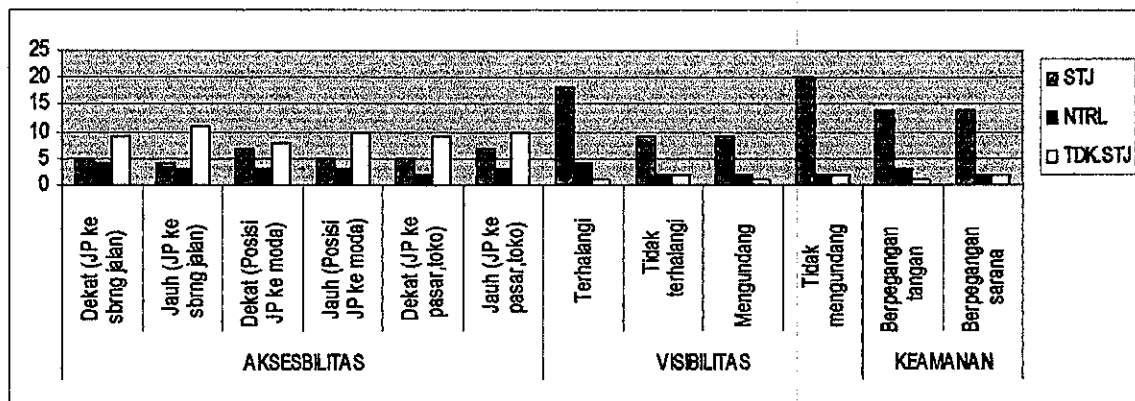
- a. Untuk mencapai dari jembatan penyeberangan ke moda angkutan lain relatif dekat, kondisi ini yang menyatakan setuju 8%, netral 3% dan yang menyetakan tidak setuju 9%.

- b. Untuk mencapai dari jembatan penyeberangan ke pasar/ toko cenderung jauh, kondisi ini yang menyatakan setuju 8%, netral 3% dan yang menyatakan tidak setuju 1%.



Gambar Diagram Batang : 4-19

Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat: perlu alternatif fasilitas lain; pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di Zona I, II, III dan IV



Gambar Diagram Batang : 4-20

Hubungan antara tuntutan urutan atribut persepsi pejalan kaki dengan Harapan minat: perlu alternatif fasilitas lain; pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian di Zona I, II, III dan IV

#### D. Pembahasan

Membahas hubungan antara tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap fungsi jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian dengan tujuan minat, rasa minat, dan harapan minat pejalan kaki. Dalam pembahasan ini perlu diperhatikan bahwa pembagian wilayah penelitian menjadi zona I, II, III, dan IV sangat terkait dengan tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik jalan Teuku Umar-Jatingaleh, khususnya bahwa lokasi jembatan penyeberangan berada di zona III.

1. Berdasarkan analisa data tujuan minat, rasa minat, dan harapan minat pejalan kaki pada seting ruang publik zona I,II,III,danIV persimpangan transportasi di Jatingaleh Semarang terhadap jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian, menunjukkan kecenderungan minat pejalan kaki sebagai berikut :

- Analisa data tujuan minat pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagaimana pada gambar diagram batang 4-3, berdasarkan responden sebanyak 100 orang, 65% menunjukkan kecenderungan **tujuan minat dapat segera menyeberang**, dengan penyebaran di zona I : 22%, di zona II : 12%, di zona III : 15%, di zona IV : 16%.
- Analisa data rasa minat pejalan kaki pada ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagaimana pada gambar diagram batang 4-4, berdasarkan responden sebanyak 100 orang, 42% menunjukkan kecenderungan **rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui** (secara visual terlihat jumlah anak tangga banyak dengan ketinggian anak tangga yang terjal/curam serta lebar anak tangga untuk pijakan kaki terlihat sempit) , dengan penyebaran di zona I : 15%, di zona II : 7%, di zona III : 5%, di zona IV : 15%.
- Analisa data harapan minat pejalan kaki pada ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagaimana pada gambar diagram batang 4-6, berdasarkan

responden sebanyak 100 rang menunjukkan kecenderungan 32% cukup hanya **memanfaatkan jembatan penyeberangan yang ada (adaptif)**, sedangkan 68% menunjukkan kecenderungan **tidak adaptif**, yaitu 32% menunjukkan kecenderungan **harapan minat perlu modifikasi (adjustment)** dengan penyebaran di zona I : 10%, di zona II : 5%, di zona III : 6%, di zona IV : 11%, dan 36% menunjukkan kecenderungan **harapan minat perlu prasarana alternatif** dengan penyebaran di zona I : 17%, di zona II : 9%, di zona III : 3%, di zona IV : 7%.

2. Hubungan tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik zona I, II, III, dan IV terhadap fungsi jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian, dengan kecenderungan terbesar minat pejalan kaki yaitu **tujuan minat untuk dapat segera menyeberang dan rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui**

Dengan memperhatikan diagram batang 4-7a dan 4-7b, serta 4-12a dan 4-12b, diperoleh kecenderungan sebagai berikut sebagai berikut :

- a. Atribut **Sosialibilitas**, menunjukkan kecenderungan bahwa seting ruang di jembatan penyeberangan bersifat sempit. Sehingga bagi pejalan kaki yang ingin dapat segera menyeberang apalagi bila membawa barang atau berjalan dalam kelompok sambil bercakap-cakap cenderung enggan menggunakan jembatan penyeberangan sebagai elemen/prasarana penghubung antar jalur pedestrian, dan cenderung untuk menyeberang langsung memotong jalan raya terutama yang berada di zona I.
- b. Atribut **Kesesakkan**, menunjukkan kecenderungan bahwa suasana ruang jembatan kurang mendukung bila dipergunakan yang diperkuat dengan adanya gerakan memalingkan badan bila berpapasan dengan orang lain di jembatan penyeberangan, sehingga pejalan kaki cenderung kurang suka menggunakan jembatan penyeberangan sebagai elemen/prasarana penghubung antar jalur pedestrian. Secara spasial lebar

jembatan hanya cukup longgar untuk berpapasan satu orang, namun tidak cukup longgar untuk berpapasan dua orang atau lebih, atau bila membawa barang.

c. Atribut **Kenyamanan**, menunjukkan kecenderungan bahwa :

- 1) Suasana seting jembatan penyeberangan bila dipergunakan, sinar matahari langsung menyengat kulit sehingga terasa panas. Ditambah dengan gerakan naik/turun jembatan yang cukup memerlukan energi akan menyebabkan berkeringat dan lelah.
- 2) Posisi jembatan penyeberangan kearah lingkungan perumahan kurang strategis untuk dapat dijangkau karena mempunyai jarak yang cenderung jauh dari mulut gang yang menuju ke lingkungan perumahan darimana sebagian besar pejalan kaki berasal/bertempat tinggal. Dari mulut jalan Jatingaleh I di zona I berjarak kurang lebih 100 meter (3 buah tiang listrik), dari jalan Carikan dan jalan Teuku Umar I di zona II serta jalan Jatingaleh II di zona IV berjarak kurang lebih 75 meter.
- 3) Demikian juga sebaliknya dari mulut gang yang menuju ke lingkungan perumahan kearah lokasi jembatan penyeberangan terasa cukup jauh untuk dicapai. Disamping jarak yang relatif jauh, juga tidak tersedia fasilitas pendukung lainnya seperti antara lain jalur pedestrian yang khusus dan pohon peneduh yang merata disepanjang jalur pedestrian. Jarak yang jauh akan memakan waktu dan tenaga.
- 4) Pejalan kaki yang menggunakan jembatan penyeberangan relatif sedikit sehingga suasana di jembatan penyeberangan terkesan sepi, sedangkan orang cenderung lebih suka apabila banyak yang lalu lalang (banyak teman yang melewati jembatan penyeberangan).
- 5) Bila akan menggunakan jembatan penyeberangan pejalan kaki merasakan perlunya persiapan konsentrasi khusus pandangan kearah anak tangga baik posisi akan naik atau akan turun. Demikian juga ketika naik/turun tangga harus

berpegangan tangan dengan teman atau pada pinggiran badan jembatan penyeberangan, takut terpeleset.

Kondisi tersebut 1) sampai 5) menyebabkan pejalan kaki kurang mendapatkan kenyamanan apabila menggunakan jembatan penyeberangan.

d. Atribut **aksesibilitas** menunjukkan kecenderungan :

- 1) Untuk mencapai jalur pedestrian dari posisi jembatan penyeberangan terasa jauh dan tidak mudah karena letak ujung tangga naik/turun ke arah jalur pedestrian dipisahkan oleh gerobak-gerobak pedagang kaki lima dan jajaran sepeda motor pengojek yang menghalangi pandangan pejalan kaki dan mengakibatkan route perjalanan menuju jalur pedestrian menjadi lebih panjang dan berliku-liku.
- 2) Untuk mendapatkan moda angkutan lain dari ujung tangga naik/turun jembatan penyeberangan cenderung mudah karena posisinya berada pada lokasi transportasi umum menaikkan/menurunkan penumpang, bahkan terdapat pula lokasi tukang ojek yang cukup terkoordinasi.
- 3) Untuk mencapai toko-toko dan warung serta lokasi pasar dari ujung tangga naik/turun jembatan penyeberangan terasa jauh dan terhalangi oleh para pedagang kaki lima dan tukang ojek sehingga mengakibatkan juga route menjadi lebih panjang dan tidak tersedia fasilitas jalur pedestrian serta tidak cukup tersedia pohon peneduh bahkan disisi Barat hanya ada tiga pohon peneduh ditepi jalan. Dalam hal jarak, dari akses utama jembatan penyeberangan disisi Barat menuju ke pasar relatif dekat, namun harus menerobos area parkir kendaraan bermotor.

Kondisi tersebut 1), 2), dan 3) menyebabkan aksesibilitas pejalan kaki dari jembatan penyeberangan menuju ke toko-toko, warung-warung, dan pasar kurang terpenuhi.

e. Atribut **visibilitas** menunjukkan kecenderungan :

- 1) Keberadaan jembatan penyeberangan dari jarak tertentu kurang terlihat oleh pejalan kaki karena terhalang pandangannya oleh pohon-pohon dan dengan

adanya papan reklame yang berukuran “raksasa” pada badan jembatan yang secara visual mengalahkan eksistensi jembatan penyeberangan.

- 2) Akses utama jembatan penyeberangan tidak terlihat oleh pejalan kaki karena terhalang pandangan oleh para pedagang kaki lima dan tukang ojek sehingga secara visual tidak mengundang keinginan pejalan kaki untuk menggunakan jembatan penyeberangan.

Kondisi tersebut 1) dan 2) menyebabkan visibilitas pejalan kaki terhadap jembatan penyeberangan kurang terpenuhi.

- f. Atribut **keamanan** menunjukkan kecenderungan bahwa pejalan kaki yang akan menggunakan jembatan penyeberangan ketika menaiki tangga memerlukan alat bantu dengan saling bergandengan tangan apabila berdua dan berpegangan pada sarana apabila sendirian. Hal ini dilakukan untuk memperoleh rasa aman dari takut tergelincir dan tidak saling terganggu dengan orang lain.

Dari pembahasan tersebut diatas menunjukkan kecenderungan bahwa tuntutan atribut; sosialibilitas; kesesakan; kenyamanan; aksesibilitas; visibilitas; keamanan; pejalan kaki pada ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai prasarana penghubung antar jalur pedestrian, tidak terpenuhi.

### 3. Hubungan antara Tujuan minat dengan Rasa minat dan Harapan minat.

Dengan memperhatikan diagram batang 4-13 dan 4-14, diperoleh kecenderungan hubungan sebagai berikut :

- a. Pejalan kaki dengan tujuan minat ingin cepat menyeberang :
  - 1) Kecenderungan terbesar (23,08%) terdapat hubungan dengan rasa minat banyak anak tangga yang harus dilalui, berada di zona I.
  - 2) Kecenderungan berikutnya (19,4%) terdapat hubungan dengan harapan minat perlu adanya fasilitas alternatif, berada di zona I.



- 3) Kecenderungan berikutnya (7,69%) terdapat hubungan dengan rasa minat terpaksa karena hanya satu-satunya fasilitas yang ada, berada di zona I.
  - 4) Kecenderungan terkecil (3,08%) terdapat hubungan dengan rasa minat aman terhadap kendaraan, berada di zona I.
- b. Pejalan kaki dengan tujuan minat ingin berjalan santai :
- 1) Kecenderungan sebesar 16,67% terdapat hubungan dengan rasa minat karena hanya satu-satunya fasilitas yang ada, berada di zona I dan III.
  - 2) Kecenderungan sebesar 15,53% terdapat hubungan dengan harapan minat cukup memanfaatkan fasilitas yang ada.
  - 3) Kecenderungan sebesar 16,67% terdapat hubungan dengan harapan minat perlu alternatif lain.
- c. Pejalan kaki dengan tujuan minat mudah mendapatkan moda angkutan lain :
- 1) Kecenderungan sebesar 17,65% terdapat hubungan dengan rasa minat aman terhadap kendaraan, berada di zona II.
  - 2) Kecenderungan sebesar 17,65% terdapat hubungan dengan rasa minat karena satu-satunya yang ada.
  - 3) Kecenderungan sebesar 21,66% terdapat hubungan dengan harapan minat cukup menggunakan yang ada.
4. Hubungan tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik terhadap jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian dengan Harapan minat pejalan kaki.

Dengan memperhatikan diagram batang 4-15 dan 4-14, 4-17 dan 4-18, 4-19 dan 4-20, diperoleh kecenderungan sebagai berikut :

- a. Bagi pejalan kaki dengan Harapan minat memanfaatkan fasilitas yang ada (adaptif), tuntutan atribut persepsinya terhadap jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung, kecenderungannya adalah sebagai berikut :

- 1) Atribut Visibilitas, sebagai prioritas I (pertama), yaitu menginginkan jembatan penyeberangan dan akses utamanya terlihat jelas.
- 2) Atribut Sosialibilitas, sebagai prioritas II (kedua), yaitu menginginkan seting ruang jembatan cukup longgar untuk berpapasan lebih dari satu orang dan membawa barang, serta memberi kebebasan untuk bercakap-cakap.
- 3) Atribut Kenyamanan, sebagai prioritas III (ketiga), yaitu menginginkan suasana ruang jembatan penyeberangan yang teduh, jarak capai dari jembatan ke lingkungan perumahan dan sebaliknya cukup dekat dan mudah dicapai, serta suasana yang ramai, banyak yang melewati jembatan penyeberangan.
- 4) Atribut Kesesakkan, sebagai prioritas IV (keempat), yaitu menginginkan suasana ruang jembatan penyeberangan yang terang, terbuka, dapat memandang bebas keluar, dan lega.
- 5) Atribut Aksesibilitas, sebagai prioritas V (kelima), yaitu menginginkan kemudahan untuk mencapai jalur pedestrian, ke toko dan ke pasar, serta mudah mendapatkan moda angkutan lain.
- 6) Atribut Keamanan, sebagai prioritas VI (keenam), yaitu menginginkan tangga naik/turun cukup enak dilewati sehingga merasa aman tanpa perlu berpegangan tangan ataupun berpegangan pada badan jembatan.

b. Bagi pejalan kaki dengan Harapan minat perlu modifikasi (adjustment), tuntutan atribut persepsinya terhadap jembatan penyeberanga sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian, kecenderungannya adalah sebagai berikut :

- 1) Atribut Kenyamanan, sebagai prioritas I (pertama).
- 2) Atribut Aksesibilitas, sebagai prioritas II (kedua).
- 3) Atribut Visibilitas, sebagai prioritas III (ketiga).
- 4) Atribut Kesesakkan, sebagai prioritas IV (keempat).
- 5) Atribut Sosialibilitas, sebagai prioritas V (kelima).
- 6) Atribut Keamanan, sebagai prioritas VI (keenam).

c. Bagi pejalan kaki dengan Harapan minat perlu alternatif fasilitas lain, tuntutan atribut persepsinya terhadap jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian, kecenderungannya adalah sebagai berikut :

- 1) Atribut Visibilitas, sebagai prioritas I (pertama).
- 2) Atribut Kesusakan, sebagai prioritas II (kedua).
- 3) Atribut Sosialibilitas, sebagai prioritas III (ketiga).
- 4) Atribut Kenyamanan, sebagai prioritas IV (keempat).
- 5) Atribut Keamanan, sebagai prioritas V (kelima).
- 6) Atribut Aksesibilitas, sebagai prioritas VI (keenam).

## BAB V

### KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

#### A. Kesimpulan

Dapat disimpulkan bahwa secara kecenderungan nyata ada hubungan antara tuntutan atribut persepsi pejalan kaki di ruang publik zona I,II,III, dan IV di Jatingaleh Semarang dengan fungsi jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian, dikaitkan dengan tujuan minat, rasa minat, dan harapan minat pejalan kaki. Dalam hal ini yang terjadi adalah; karena tuntutan atribut persepsi pejalan kaki tidak dapat terpenuhi maka makna keberadaan jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian pada seting ruang publik di Jatingaleh Semarang tidak berfungsi seperti yang direncanakan, karena para pejalan kaki cenderung tidak menggunakannya untuk menyeberang.

Dapat disimpulkan pula bahwa terdapat hubungan antara tuntutan atribut pejalan kaki pada seting ruang publik di Jatingaleh Semarang di zona I,II,III,danIV dengan kecenderungan tujuan minat, rasa minat dan harapan minat pejalan kaki, yaitu sebagai berikut :

1. Kecenderungan terbesar pejalan kaki pada seting ruang publik jalan Teuku Umar-Jatingaleh Semarang terhadap jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian adalah dengan **Tujuan minat ingin cepat menyeberang**, yang diperoleh sebesar 65% dari 100 responden.
2. Pejalan kaki dengan **Rasa minat banyaknya anak tangga yang harus dilalui**, merupakan kecenderungan terbesar kedua yang diperoleh sebesar 42% dari 100 responden.

3. Pejalan kaki dengan **Harapan minat** perlu sarana alternatif untuk menyeberang, merupakan kecenderungan terbesar ketiga yang diperoleh sebesar 36% dari 100 responden.
4. Pejalan kaki dengan **Harapan minat** perlu modifikasi sarana untuk menyeberang, merupakan kecenderungan terbesar keempat yang diperoleh sebesar 32% dari 100 responden.
5. Pejalan kaki dengan **Harapan minat** cukup dengan menggunakan prasarana yang ada yang diperoleh sebesar 32% dari 100 responden.

## **B. Rekomendasi**

Dalam rangka memenuhi tuntutan atribut persepsi pejalan kaki pada seting ruang publik di Jatingaleh Semarang terhadap fungsi jembatan penyeberangan sebagai elemen penghubung antar jalur pejalan kaki, dikaitkan dengan Tujuan minat, Rasa minat, dan Harapan minat pejalan kaki, maka berdasarkan hasil penelitian, pembahasan hasil penelitian, serta kesimpulan tersebut diatas, dapat dirumuskan beberapa rekomendasi sebagai berikut :

### **1. Kepada Arsitek dan Perancang Perkotaan:**

Berkenaan dengan desain jembatan penyeberangan, harus dapat memenuhi tuntutan atribut penggunaanya yaitu :

- a) Harus cukup atraktif dalam penampilannya.
- b) Akses utama harus terlihat jelas dan penampilannya mengundang.
- c) Ruang di jembatan penyeberangan harus memberikan suasana longgar, cukup lebar untuk membawa barang, tidak bersinggungan ketika berpapasan, dan mendukung suasana untuk bercakap-cakap.
- d) Suasana ruang di jembatan penyeberangan harus cukup teduh, dan ada tiupan angin.

- e) Dapat menikmati pandangan bebas kesegala arah dari bagian tengah jembatan.
- f) Memenuhi standar keamanan bagi pengguna ketika menaiki/menuruni tangga, tanpa perlu bergandengan tangan ataupun berpegangan pada sarana lain karena takut terpeleset.
- g) Anak tangga untuk naik/turun tidak terlihat banyak sehingga menimbulkan rasa enggan untuk menggunakan jembatan penyeberangan.

Berkenaan dengan keberadaan jembatan penyeberangan pada seting ruang publik di Jatingaleh Semarang, perlu dipertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- a) Cukup menonjol keberadaannya pada seting ruang publik.
- b) Cukup mudah dicapai dari lingkungan perumahan.
- c) Cukup mudah mencapai daerah pertokoan.
- d) Cukup mudah mencapai pasar.
- e) Cukup mudah mendapatkan moda angkutan lain.
- f) Tersedia jalur pedestrian yang memenuhi syarat.
- f) Adanya alternatif prasarana penyeberangan yang lain khususnya bagi pejalan kaki yang posisinya jauh dari lokasi jembatan penyeberangan.
- g) Apabila aglomerasi pejalan kaki berada pada seting ruang publik yang panjang, maka dimungkinkan adanya dua buah jembatan penyeberangan dalam satu seting ruang publik.

Perlu pemikiran untuk mengembangkan alternatif desain elemen penghubung antar jalur pedestrian berupa *under pass* yang dilengkapi dengan aktivitas perdagangan agar lebih menarik dan memberikan rasa aman. Dengan sistim *under pass* maka ketinggian tangga naik/turun relatif pendek ( $\pm 2,80$  meter) karena hanya diperhitungkan terhadap tinggi badan manusia, dibanding dengan jembatan penyeberangan yang ketinggiannya diperhitungkan terhadap alat transportasi berat

( $\pm$  4,30 meter). Untuk membuat kedalaman *under pass* lebih pendek lagi, dapat dipertimbangkan kemungkinan membuat desain *split* antara jalur jalan kendaraan dengan lantai *under pass*, yaitu dengan menaikkan ketinggian permukaan jalan diatas *under pass* (misalnya setinggi 0,5-1,0 meter), sehingga kedalaman lantai *under pass* bisa lebih pendek setinggi penaikan permukaan jalan kendaraan. Peninggian permukaan jalur jalan diatas *under pass* juga akan menambah keengganan pejalan kaki untuk menyeberang langsung di jalan kendaraan.

2. Kepada Pengelola Kota/Pemerintah Kota :

Perlu melakukan evaluasi terhadap jembatan penyeberangan yang telah dibangun dan tidak berfungsi sebagai elemen penghubung antar jalur pedestrian, untuk memperoleh masukan bagi pembangunan jembatan penyeberangan dimasa datang agar dapat lebih berfungsi. Dan melakukan perbaikan terhadap jembatan penyeberangan yang sudah ada agar dapat berfungsi lebih baik.

Perlu meningkatkan pengawasan dan pengaturan (*law enforcement*) kepada para pejalan kaki pada jalur jalan dimana terdapat jembatan penyeberangan.

3. Kepada Akademisi/Peneliti :

Perlu dikembangkan/ditindak lanjuti penelitian oleh para Akademisi/Peneliti terhadap fungsi jembatan penyeberangan dari aspek lain dan disiplin ilmu yang lain agar dapat saling melengkapi, sehingga dapat dihasilkan kriteria-kriteria perancangan jembatan penyeberangan yang memenuhi tuntutan atribut persepsi penggunaanya serta memenuhi syarat-syarat teknis yang diperlukan.

Usaha untuk memfungsikan jembatan penyeberangan merupakan upaya yang penting karena akan menghidupkan kembali budaya berjalan kaki yang menempatkan manusia sebagai prioritas utama dalam perancangan kota (*antroposentris*).

## DAFTAR PUSTAKA

- Appleyard, Donald, 1981, *THE ECOLOGY OF THE LIVEABLE Street*, Berkeley, California.
- Arthur B. Galion and Simon Eisner, 1950, *THE URBAN PATTERN*.
- Bell, Paul A., 1976, *ENVIRONMENTAL PSYCHOLOGY*, W.B. Saunders Company, Philadelphia.
- Bishop, Kirk R, *DESIGNING URBAN CORRIDORS*, 1989, The American Planning Association, Chicago.
- Brambilla, 1977, *For Pedestrian Only : PLANNING, DESIGN and MANAGEMENT of TRAFFIC FREE ZONES*, New York : Whitney Library of Design.
- Chua Beng Huat and Norman Edward, Editor, 1992, *PUBLIC SPACE, DESIGN USE AND MANAGEMENT*, Singapore University Press.
- Cliff Moughtin, 1992, *URBAN DESIGN STREET AND SQUARE*, Port of Reed International Books, London.
- Filipovitch, Anthony J, 1989, *INTRODUCTION TO THE CITY*, Kendall/Hunt Publishing Company, Dubuque, Iowa.
- Giovany, Gideon, 1977, *HUMAN ASPECT OF URBAN FORM*.
- Gutman, Robert, 1966, *SITE PLANNING AND SOCIAL BEHAVIOUR*, Journal of Social Issues no. 22
- Hall, Edward, T, 1966, *THE HIDDEN DIMENSION*, Doubleday and Company Inc, New York.
- Haryadi dan B. Setiawan, 1995, *ARSITEKTUR LINGKUNGAN DAN PERILAKU*, Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Herman Hertzberger, 1991, *LESSONS FOR STUDENTS IN ARCHITECTURE*, Netherlands Ministry of Wellfare, Health and Cilture Affairs.
- Lang, Jon, 1987, *CREATING ARCHITECTURE THEORY, THE ROLE OF THE BEHAVIORAL SCIENCES IN ENVIRONMENTAL DESIGN*, Van Nortrand Reinhold Company.
- Mumford, Lewis, 1961, *THE CITY IN HISTORY. ITS ORIGIN, ITS TRANSFORMATIONS, AND ITS PROSPECTS*, Harcourt, Brace and World, New York.
- Neufert, Ezust, 1970, *ARCHITECT' DATA*, Crosby Lockwood staples London.
- Noeng Muhadjir, 2000, *METODOLOGI PENELITIAN KUALITATIF*, Rake Sarasin, Yogya



- Paul D.Spreiregen, AIA, 1965, *THE ARCHITECTURE OF TOWNS AND CITIES*, McGraw Hill Book Company, New York.
- Pignataro, Louis J, 1973, *TRAFFIC ENGINEERING*, Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey.
- Rapoport, Amos, 1990, *HISTORY AND PRECEDENT IN ENVIRONMENTAL DESIGN*, Plenum Press, N.Y.
- Rapoport, Amos, 1969, *HUMAN ASPECT OF URBAN FORM*, Perkamon Press.
- Rita L. Atkinson dkk, 1983, *PENGANTAR PSIKOLOGI JILID I*, Erlangga, Jakarta.
- Trancik, Roger, 1986, *FINDING LOST SPACE*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Sarwono, Sarlito Wirawan, 1995, *PSIKOLOGI LINGKUNGAN*, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- Shirvani, Hamid, 1984, *THE URBAN DESIGN PROCESS*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Spiro Kostof, 1991, *THE CITY SHAPED*, Thames and Hudson Ltd, London.
- Sugiono Soetomo, 2002, *DARI URBANISASI KE MORFOLOGI KOTA*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sumadi Suryabrata, 1989, *METODOLOGI PENELITIAN*, CV Rajawali, Jakarta.
- Tridib Banerjee and Michael Southworth, Editor, 1990, *CITY SENSE AND CITY DESIGN*, Writing and Project of Kevin Lynch, Ascotrade Typesetting Ltd, Hongkong.
- Uterman RK, 1984, *ACCOMODATING THE PEDESTRIAN*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Wayne Attie and Donn Logan, 1989, *AMERICAN URBAN ARCHITECTURE, CATALYST IN THE DESIGN CITY*, University of California.
- Weisman, J, 1981, *MODELING ENVIRONMENTAL BEHAVIOR SYSTEM*, Journal of Man Environmental Relation, Pensilvania, USA.
- William H, Whyte, 1988, *CITY, REDISCOVERING THE CENTER*, Doubleday Dell, New York.
- Zeisel, John, 1981, *INQUIRY BY DESIGN TOOLS FOR ENVIRONMENT BEHAVIOR RESEARCH*, Cambridge University Press.

## Tesis

- Mulyadi Widodo, 2001, *JALUR PEJALAN KAKI JALAN PANDANARAN SEMARANG PENDEKATAN PERILAKU PEJALAN KAKI*, Tesis Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.

Indrayana Gandadinata, 2003, *HUBUNGAN SETTING JALUR PEDESTRIAN TERHADAP PERSEPSI PEDAGANG KAKI LIMA PADA MALAM HARI DI KAWASAN BANGUNAN CAMPURAN JALAN PROF.DR.BUNYAMIN PURWOKERTO*, Tesis Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.

### **Seminar**

Djoko Indrosaptono, 2003, *PENDEKATAN KUANTITATIF RASIONALISTIK "Persepsi Pengguna/penghuni Terhadap Setting Ruang"* (Bidang Arsitektur Lingkungan dan Perilaku), Seminar Penelitian Arsitektur Metoda dan Penerapannya, Magister Teknik Arsitektur Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.

### **Peraturan Perundangan**

Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Lalu Lintas.  
Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang 1995-2005.